KATA PENGANTAR :

Tidaklah berkelebihan bila kami kemukakan disini bahwa membangun suatu Kota setjara fisik hanja akan berhasil baik bila ada landasan² dan dasar-dasar jang dianut serta dilaksankan menurut program jang tertib dan teratur.

Landasan, dasar² serta program inilah jang kita sebut sebagai Rentjana Induk, jang disusunnja tidak lepas dari pemikiran² jang sedjadjar dengan perkembangan² sosial, ekonomi dan administrasi Kota jang kesemuanja itu bertjermin pada tudjuan pentjapaian kesedjahteraan masjarakat-Kota itu sendiri.

Pemerintah Daerah Chusus Ibukota Djakarta memandang perlu dan berkewadjiban untuk menjusun Rentjana Induk tersebut.
Oleh Gubernur² Kepala Daerah terdahulu telah dirintis dan disiapkan "Rentjana Induk D.C.I Djakarta 1965-1985" jang dengan sendirinja mengetrapkan pula segi² jang telah dirumuskan pada "Rentjana Garis Besar (Cutline Plan - 1957) Pembangunan Djakarta jang telah disahkan oleh Dewan (D.P,R.D) th.1959-No.B.17/DPRD/59 disamping penindjauan atas perkembangan² jang disesuaikan dengan tjita² kebesaran Bangsa dan Negara.

Penjusunan tersebut dilakukan oleh ahli² Pemerintah Daerah Chusus Ibukota Djakarta chususnja ahli² pada Djawatan Pekerdjaan Umum D.C.I. setelah mengadakan penjelidikan² (survey) jang mendalam serta konsultasi dengan ahli² dalam segala bidang baik jang bersifat perorangan maupun jang tergabung/mewakili Dinas²Pemerintah dan Lembaga² Resmi seperti Universitas, Biro Statistik Negara dsb.

Rentjana Induk jang tersusun sebagai buku jang sederhana ini merupakan dasar dan pendjelasan dari Peta Dasar Pembangunan Kota atau disebut pula Peta Rentjana Induk Kota.

Dengan adanja Rentjana Induk Pembangunan Fisik Kota ini akan dapat mendjamin ketertiban serta pembangunan jang berentjana dan effisien sesuai dengan Ketetapan M.P.R.S. pada sidang ke IV 1966.

Rentjana Induk D.C.I. Djakarta 1965 - 1985 ini diharapkan dapat segera disah-kan oleh D.P.R.D.G.R. D.C.I. Djakarta sehingga dapat dilaksa-

P R A K A

nakan sebagaimana mustinja serta dikembangkan lebih landjut untuk di-
djadikan dasar perentjanaan Detail Tata Kota baik jang berupa Penertib
an, Peremadjaan dan Perluasan Kota.-

Djakarta, September 1966.

GUBERNUR KEPALA DAERAH
CHUSUS IBUKOTA DJAKARTA,

Ali Sadikin

Major Djendral K.H.O.

Salinan.

SURAT KEPUTUSAN DEWAN PERWAKILAN RAKJAT DAERAH GOTONG ROJONG DAERAH CHUSUS IBUKOTA DJAKARTA No.9/DPRDGR/P/1967 TENTANG

PENGESAHAN RENTJANA INDUK (MASTER-PLAN) DCI DJAKARTA 1965 - 1985.

DEWAN PERWAKILAN RAKJAT DAERAH GOTONG ROJONG DAERAH CHUSUS IBUKOTA DJAKARTA

Membatja : Berita Dewan No. 13 th - 1966 tentang Master-Plan DCI Djakarta 1965 - 1985 ;

Menimbang :

1. bahwa perkembangan kota, pembangunan kota serta pengisiannja, hanja akan dapat berdjalan dengan baik bila telah ada landasan dan dasar² jang dianut dan dilaksanakan menurut program jang tertib dan tera - tur sedjalan dengan pengembangan kehidupan masjarakat ;

2. bahwa perlu adanja Rentjana Induk Kota untuk pembangunan fisik jang diatur setjara planologis - tehnis jang dapat melindungi, membina, mengembangkan serta menampung kegiatan masjarakat dalam segala bi - dang demi kesedjahteraannja ;

3. bahwa perlu adanja penjempurnaan pelengkapan² fisik Kota jang dapat melantjarkan dan mengembangkan kehidupan kota menurut perkembangan teknologi modern sebagai tuntutan fisik perkotaan ;

4. bahwa mewudjudkan Djakarta sebagai kota/daerah jang sanggup dan da- pat menempatkan diri sebagai Ibukota Negara dan kota Internasional menurut norma² jang wadjar dan universil serta dapat menampung aspirasi² nasional maupun internasional, tidak lepas daripada lan - dasan - haluan Negara ialah " Pantja Sila " ;

Mengingat :

1. Stadsvormings Ordonnantie (Stbl 1948 No. 168) ;

2. Stadsvormings Verordening (Stbl 1949 No. 40) ;

3. Penetapan Presiden No. 2 Tahun 1961 jo. Penetapan Presiden No. 15 Tahun 1965 tentang Pemerintahan Daerah Chusus Ibukota Djakarta ;

4. Undang² No. .....

4. Undang² No. 10 Tahun 1964 tentang penetapan Djakarta sebagai Ibu - kota Negara ;

5. Undang² No. 18 Tahun 1965 tentang Pokok² Pemerintah Daerah ;

6. Ketetapan M.P.R.S. No.XXI/MPRS/1966 tanggal 5 Djuli 1966 tentang Pemberian Otonomi se-luas²nja kepada Daerah ;

Mendengar : Musjawarah sidang paripurna DPRD-GR pada hari Rabu, tanggal 3 M e i 1967 ;

M E M U T U S K A N :

I. Mengesahkan Rentjana Induk (Master-Plan) Djakarta 1965 - 1985 dengan tjatatan, bahwa dalam menjusun program kerdja pelaksanaannja memperhatikan saran²/rekomendasi² jang disampaikan oleh masing² golongan dalam sidang pleno DPRD-GR tanggal 3 M e i 1967.

II. Menetapkan bahwa pelaksanaan daripada Rentjana Induk Djakarta 1965 - 1985 jang menjangkut perluasan/pemekaran wilajah harus di petjahkan lebih landjut dengan Pemerintah Daerah Tingkat I Djawa Barat serta Pemerintah Pusat, sehingga terwudjud undang² mengenai "perluasan wilajah Daerah Chusus Ibukota Djakarta".

Djakarta, 3 Mei 1967.-

Dewan Perwakilan Rakjat Daerah Gotong Rojong
Daerah Chusus Ibukota Djakarta.
K e t u a,

ttd.

(ALI SADIKIN)
Major Djenderal KKo.

D A F T A R I S I

BAB.		Halaman
	KATA PENGANTAR	i
	DAFTAR ISI	iii
	DAFTAR TABEL	iv
	DAFTAR GAMBAR	v
I.	PENDAHULUAN	1
II.	TINDJAUAN UMUM	4
	A. Latar Belakang Fisik	4
	B. Latar Belakang Sedjarah	6
	C. Latar Belakang Regional	7
	- Djakarta sebagai kota Internasional	
	- Djakarta sebagai kota nasional	
	- Djakarta sebagai pusat regional setempat	
	D. Beberapa Masalah Kota	17
	- Bandjir	
	- Kematjetan lalulintas	
	- Perumahan dan fasilitas kota lainnja	
	- Kebersihan	
	- Masalah tanah	
III.	RENTJANA 1965 - 1985	23
	A. Beberapa Dasar	23
	- Bentuk kota	
	- Potensi-potensi	
	- Zoning	
	B. Penduduk	26
	- Djumlah penduduk total	
	- Kepadatan penduduk	
	C. Lapangan Kerdja dan Usaha	31
	D. P e r u m a h a n	37
	- Lingkungan2 perumahan/kewismaan	
	- Wilajah2 perumahan	
	- Ukuran2	
	- Kebutuhan perumahan	
	- Pembangunan perumahan	

BAB.		Halaman
	E. Pola Hidjau dan Rekreasi	40
	- Djalur hidjau	
	- Lapangan2 terbuka	
	- Rekreasi dan pusat2 sport	
	F. Fasilitas dan Pelajanan Umum	42
	- Pelajanan	
	- Keperluan sehari2	
	- Agama dan Kebudajaan	
	G. Pola Lalulintas dan Komunikasi ...	53
	- Beberapa pedoman	
	- Aliran lalulintas	
	- Fasilitas pengangkutan umum lokal	
	- Fasilitas pengangkutan umum interlokal	
	- Telekomunikasi	
	H. Tata Pergiran Kota	64
	- Keadaan tata pergiran kota daerah Djakarta sekarang	
	- Usaha mengatasi bandjir	
	- Gagasan dasar rentjana djangka pandjang	
	I. Wilajah D.C.I. Djakarta	70
	- Dasar2 pertimbangan	
	- Wilajah D.C.I. Djakarta jang akan datang	
	- Wilajah perentjanaan (Planning-region)	
	- Wilajah administrasi	
IV.	PELAKSANAAN	75
	A. Tahapan Perluasan Kota	75
	B. Tahapan Pembangunan Djalan	75
	C. Tahapan Peremadjaan kota dan industri	78
	LAMPIRAN (Peta2 keadaan sekarang dan peta-peta rentjana)	79

DAFTAR TABEL

TABEL		Halaman
1	Pertumbuhan penduduk	26
2	Kepadatan penduduk	29
3	Rentjana lapangan kerdja penduduk	34
4	Rentjana perkembangan gas kota Djakarta tahun 1965-1985	50
5	Penduduk jang diangkut menurut djenis pengangkutan kota dalam "Peak hour"	55
6	Rentjana tahapan untuk 3 kegiatan utama di D.C.I.Djakarta	77
7	Tahapan peremadjaan dan perluasan wilajah kerdja di inti kota dan di daerah industri	78

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR		Halaman
1	Dasar2 pemikiran peruntukan tanah	22
2	Daerah2 kediaman, industri dan arah perkembangan-nja	24
3	Grafik penduduk	27
4	Pola Daerah perkembangan Djakarta, th. 1985	30
5	Pentjaharian penduduk didaerah pedusunan 1964	35
6	Prosentase tenaga kerdja	36
7	Kebutuhan air minum untuk Djakerta	44
8	Rentjana gasifikasi kota Djakerta, 1965-1985	51
9	Garis penduduk ketempat industri 1985	54
10	Rentjana perkembangan wilajah D.C.I. Djakarta ...	74

BAB I. P E N D A H U L U A N

Dasar, landasan dan pendjiwaan rentjana

Sebagaimana telah dikemukakan dalam prakata, bahwa Perkembangan Kota, Pembangunan Kota serta pengisiannja hanje akan berdjalan baik apabila ada dasar dan landasan serta program jang teratur baik.

Dasar, landasan dan program inilah jang kita maksudkan sebagai Rentjana Induk Kota jang mana setjara teknis banjak diartikan sebagai Rentjana Peruntukan Tanah untuk pembangunan fisik didalam melindungi serta menampung kegiatan manusia sebagai akibat dari tuntutan peradaban manusia diatas bumi ini didalam masjarakat jang terbatas disuatu lingkungan Kota dan daerah2 pengaruhnja.

Perentjanaannjapun haruslah bernafaskan suatu keseimbangan harmonis antara kehidupan sosial dan ekonomi dengan bentuk fisiknja.

Kita sadar bahwa Daerah atau Kota sebagai arena kehidupan masjarakat jang bergerak dengan segala tjorak ragam tuntutannja diperlukan adanja suatu ketertiban, pengaturan, bimbingan jang mana tidak lepas dari tudjuan kesedjahteraan masjarakat itu sendiri, jang berarti :

- Hidup tenang dan tenteram (perlindungan moril dan materiel),
- Terdjamin tempat kediaman jang aman dan sehat,
- Terdjamin lapangan kerdja/mata pentjaharian,
- Tersedia tempat pelepas ketenangan (rekreasi),
- Terdapat tempat pengembangan kebudajaan dan peradaban,
- Adanja pelengkap kota serta alat komunikasi jang tjukup dan teratur,
- Adanja pentjegahan terhadap gangguan alam (bentjana).

Demikianlah tjermin dasar dan titik tolak penggarisan Rentjana Induk Kota Djakarta, jang berwudjud rentjana-tertulis (analisa dan uraian-rentjana), rentjana perpetaan (peta2 dua dimensi), rentjana tiga dimensi/maket (sedang dipersiapkan).

Beberapa arti dari pada Rentjana Induk

Rentjana Induk Kota Djakarta jang digariskan ini didasarkan atas perhitungan perkembangan hingga 20 (duapuluh) tahun mendatang dengan pengertian pengembangan sedjadjar seluruh kegiatan administratif, sosial, ekonomi dan fisik.

Rentjana Induk Kota ini merupakan kerangka bagi pembuatan rentjana-2

Chusus jang akan lebih bersifat mengikat.

Penjusunan Rentjana Induk Kota Djakarta ini didasarkan atas pengolahan (penganalisaan) data2 jang terkumpulkan baik akibat penjelidikan langsung (survey lapangan), penjelidikan melalui biro2 maupun statistik2 jang telah tersusun dari instansi2 jang bisa dipertanggung djawabkan (Biro Statistik Negara, Lembaga2 Rosmi, Universitas dsb.) disamping pengambilan maksa dari keterangan2 MPRS, Per-undang2-an Negara dsb.

Peruntukan Wilajah Kota

Atas pendjiwaan dan tuntutan2 perkembangan peradaban, maka rentjana Induk Kota Djakarta memberikan peruntukan dalam :

- Wilajah Pusat Pemerintahan,
- Wilajah Pengembangan Kebudajaan dan Kerochanian,
- Wilajah Pusat Kegiatan Politik Nasional dan Internasional,
- Wilajah Perdagangan dan Usaha,
- Wilajah Industri,
- Wilajah Kewismaan,
- Wilajah Rekreasi,
- Perlengkapan2 Kota serta Perhubungan.

Patut dikemukakan disini bahwa perentjanaan Kota ini masih mempunjai ikatan2 pula dengan Perentjanaan Nasional, Regional dan pertimbangan2-internasional.

Peremadjaan, Penjempurnaan dan Perluasan Kota

Masalah2 pada penggarisan Rentjana Induk Kota Djakarta pada peneropong an 20 (duapuluh) tahun mendatang ini menghadapi kenjataan2 kondisi fisik dalam kota sekarang sangat mengetjewakan dan pula kenjataan kesadaran masjarakat akan penggunaan ruang2 sangat kurang.

Maka penggarisan Rentjana Induk ini tidak hanja dititik beratkan akan perlunja penggunaan ruang sadja, tetapi djuga peremadjaan wilajah serta penjempurnaan perlengkapan2 kota.

Peremadjaan Kota didasarkan atas penjusunan kembali ruang2 disertai keseimbangan isi (djumlah penduduk) serta kegiatannja dengan penjempurnaan fisik-teknis sesuai dengan perkembangan2 teknologi modern.

Penjempurnaan Perlengkapan Kota diselarraskan dengan perkembangan teknologi modern untuk memperlantjar djalannja kegiatan masjarakat serta pengamannja dimana pengembangan kebudajaan dapat terdjamin, perputaran

roda ekonomi kota dapat berdjalan baik.

Perluasan Wilajah Perentjanaan diselaraskan dengan djumlah kenaikan penduduk jang menurut analisa akan mentjapai djumlah 6.500.000 (enam djuta lima ratus ribu) djiwa dimana keseluruhannja harus ditampung bersama kegiatan serta tuntutan perkembannja dengan keseimbangan2 pengisian ruang sebagaimana pada Peremadjaan Wilajah.

Bentuk Kota

Bentuk dan arah perkembangan kota Djakarta banjak tergantung pada keadaan alamnja, iklim, kondisi tanah, disamping kemungkinan2 perkembangan kegiatan jang dilakukan oleh penduduknja.

Dari hasil analisa maka Rentjana Induk ini menggambarkan perkembangan - wilajah kota jang merata, dengan keseimbangan2 peruntukan jang tertentu pula.
Pengembangan jang merata kesegala arah inilah jang memberikan bentuk dari pada kota Djakarta.

Radius pantjar perkembangan wilajah kota jang merata ini terhadap titik pantjarnja (Tugu Nasional) adalah 15 (lima belas) Km (kilometer) jang mana ditentukan atas dasar penjelidikan bahwa kemungkinan batas gerak manusia setjara aktif masih terpenuhi setjara baik, segi2 perhubungan - jang paling ekonomis, djaring2 perlengkapan jang effisien dan ekonomis dan administrasi serta batas2 pengontrolan dan pengamanan jang baik.

Dan achirnja akan memberikan bentuk jang tergambarkan dalam peta2 rentjana terlampir.

Keterangan :

Pengambilan Tugu Nasional sebagai titik pantjar adalah mengingat bahwa Lapangan Merdeka sendiri letaknja dewasa ini dipusat kota, sedang Tugu dalam hal ini diambil sebagai pertanda (land mark) untuk memudahkan dalam pegangan kota.

BAB II. TINDJAUAN UMUM

A. Latar Belakang Fisik

Dalam meninjau keadaan fisik/alam Djakarta kami telah membaginja menurut geografi, topografi, iklim, geologi dan kekuatan tanah.

geografi

Kota Djakarta terletak pada 106° 48' Budjur Timur dan 6° Lintang Selatan, sedang luas Djakarta dengan wilajahnja adalah ± 560 Km2, tidak termasuk pulau2 jang tersebar diteluk Djakarta.

Keseluruhan wilajah Kota Djakarta terletak didataran rendah pantai Utara bagian Barat pulau Djawa, memandjang sedjauh ± 60 Km dengan lebar ± 28 Km, sepandjang mana terdapat ± 10 buah sungai2 alam dan buatan.
Sungai2 ini disamping mempunjai kegunaan lain, sangat penting untuk pengairan sawah2 jang ada.

Kota Djakarta dengan wilajahnja dibatasi pula oleh :
sebelah utara : Laut Djawa
sebelah timur : kali Tjakung
sebelah selatan : Kabupaten Bogor
sebelah Barat : kali Angke.

topografi

Tinggi tanah diwilajah kota bagian Selatan hanja mentjapai ± 50 M diatas permukaan laut, sedang sebagian besar pantai Utara diliputi oleh rawa2.
Ditindjau dari tinggi tanah, wilajah Djakarta dapat dibagi dalam 2 (dua) bagian jang mempunjai sifat2 tersendiri.
Pertama daerah dibagian Utara jang dibatasi oleh laut dan lebih kurang arah Bandjir Kanal. Daerah ini membudjur ke Barat selebar + 10 Km, dengan hanja mengalami maksimal tinggi tanah + 5 M diatas titik 0 Priok; sedang lain halnja dengan bagian sebelah Selatan dari Bandjir Kanal.
Dibagian ini jang relatif merupakan daerah jang ber-bukit2 (dibandingdengan daerah sebelah Utara Bandjir Kanal), pada umumnja, makin ke Selatan tinggi tanah mengalami kenaikan relatif tjuram dibanding dengan keadaan dibagian Utara Bandjir Kanal (Bandingkan kenaikan tinggi tanah dari + 5 s/d 50 M untuk daerah selebar 18 Km dibagian Selatan Bandjir-Kanal.
Dengan kata lain, diwilajah Djakarta dari Selatan s/d Bandjir Kanal keadaan tanah tjuram, sedang dari Bandjir Kanal k laut keadaan tanah ham

pir rata.

iklim

Djakarta beriklim panas dengan kelembaban jang tinggi (antara 80 s/d 90%), sedang suhu rata2 sepandjang tahun adalah 27°C.

Berhubung Djakarta terletak didaerah katulistiwa maka arah angin dikota ini dipengaruhi oleh angin muson :
Nopember - April : Angin muson Barat
Mei - Oktober : Angin muson Timur.
Disamping pengaruh angin muson tersebut, karena Djakarta merupakan kota pantai kadang se-hari2 terdapat pengaruh angin laut dari sebelah - Utara - Selatan.

Banjaknja air hudjan setiap tahun rata2 adalah 2000 mm dengan djumlah-maximum pada bulan Djanuari.

geologi

Seluruh daerah terdiri dari lapisan batu endapan djaman Pleitocoen jang menurut penampang tegaknja batas lapisan atasnja + 50 M dibawah permukaan tanah. Daerah bagian Selatan sebenarnja adalah bagian dari "alluvial Bogor". Batasan ini memandjang pada djarak 10 Km sebelah Selatan pantai. Dibawahnja ada lapisan endapan jang lebih tua, jang tidak tampak pada permukaan tanah, karena tertimbun seluruhnja oleh endapan kali dari djaman Alluvium, sehingga keadaan kota mendjadi datas sama sekali. Tanah endapan Alluvial sebagian besar berwarna merah tua berasal dari gunung berapi, terutama terdapat pada daerah sebelah Selatan, dan ini adalah tanah2 jang subur.

kekuatan/kekerasan tanah

Daerah sebelah Tenggara dari Tandjung Priok masih berupa rawa2, halmana disebabkan karena tidak terdapatnja sungai2 jang besar jang melalui daerah tersebut sehingga tidak terdapat endapan gunung api. Didaerah-dibagian Barat kurang subur, ketjuali daerah jang telah mengalami pengaruh dari irigasi.
Lapisan keras dari dasar tanah di Djakarta bagian Utara baru diperoleh sampai + 10 M dan 25 , dalamnja, batasnja lebih kurang sampai djalan Djakarta, sedangkan ke Selatan lagi lapisan keras ini tidak beraturan, dibeberapa tempat sampai 40 M tetapi rata2 8 sampai 15 M. Selandjutnja makin ke Selatan dari Saluran Bandjir kedalam lapisan keras makin kurang dalam, rata2 kurang dari 10 M, jang berarti makin keselatan tanah nja semakin keras.

B. Latar Belakang Sedjarah

Pada abad ke 14 dimuara sungai Tjiliwung telah berkembang dan merupakan daerah perdagangan dengan pelabuhannja jang disebut Sunda Kelapa.

Pada tahun 1527 pelabuhan tersebut dikuasai oleh radja Fatahillah dari Keradjaan Islam Djawa Tengah dan menggantikan namanja mendjadi - Djajakarta, dan selandjutnja pada tahun 1621 oleh J.P.Coen dirobah lagi nama daerah tersebut mendjadi Batavia.

Untuk tudjuan penguasaan daerah tersebut per-tama2 dibuat (dibangun) benteng jang meliputi luas tanah 6,1 Ha dan dikelilingi oleh saluran2 jang kemudian pada tahun 1770 benteng tersebut diperluas lagi kearah Timur dan Selatan sehingga mentjapai luas ± 107 Ha.

Setelah benteng kedua sebagai perluasan selesai maka barulah V.O.C. dapat menguasai seluruh daerah Batavia.
Benteng mana diperlengkapi dengan gudang2 besar untuk menimbun barang2 hasil bumi dari daerah pedalaman jang kemudian diangkut kenegeri Belanda.

Wilajah perbentengan tersebut dibangun setjara membuat blok2 jang dikelilingi dengan saluran2 jang fungsinja sebagai "polder" jang dipotjah - potjah. Sistim tersebut diteruskan hingga achir tahun 1800 dan meliputi luas ± 142 Ha.

Ternjata dengan sistim tersebut daerah kota (benteng) masih belum dapat diamankan terhadap bahaja bandjir berhubung tanahnja sangat rendah. Keadaan rendah jang berair ini menjebabkan bentjana terhadap kesehatan, sehingga kemudian ditjari daerah jang lebih tinggi lagi ialah Senen - Bungur Besar - Tanah Abang dan Gambir (Weltevreden).

Pada abad ke 19 wilajah tersebut terus berkembang sampai mentjapai luas + 2600 Ha ke Selatan dan Tenggara ialah Meester Cornelis (Djatinegara), dan Timur-Laut kedaerah pelabuhan Tandjung Priok.

Karena pada zaman itu Pemerintahan Kolonial masih belum djuga dapat mengatasi bahaja banjir akibat Tjiliwung, maka daerah kediaman ditjarikan jang letaknja agak tinggi (Djatinegara), terutama untuk tempat tinggal-pembesar2 kolonial, dan sebaliknja daerah usaha (perdagangan) dialihkan ke Tandjung Priok.

Untuk mengurangi malapetaka bandjir maka dibuatlah saluran (kanal) besar jang disebutnja "bandjir kanal" dan disalurkan kearah Barat (Grogol) dan sebagian ke Timur (saluran Gunung Sahari) dan keduanja bermuara dipantai Utara (Laut Djawa).

Kota Djakarta dalam masa perkembangannja berbentuk "multi-nucleus" dengan pusat2 kegiatan kota jang tak djelas batas2nja, tersebar disebelah Utara (Tandjung Priok), sebelah Selatan (Djatinegara), sebelah Barat (Tanah Abang, Grogol), sebelah Utara (Pantjoran, Glodok, Pasar Ikan), dibagian Tengah (Gambir, Senen).
Pusat2 kegiatan tersebut saling bersambung dengan djalur2 seperti pita. Luas jang ditjapai ± 4000 Ha.

Pada tahun 1962 setelah selesai dibangun kompleks Gelora Bung Karno, maka berentetlah pembangunan2 raksasa dikota Djakarta, baik jang bersifat bangunan2 monumental (monumen2, kantor2 dan perhotelan) maupun wilajah2 perumahan seluas ± 1600 Ha sedang luas daerah pembangunan meliputi ± 8.000 Ha.

Dalam rangka pembangunan tersebut dimana perlu djuga ditjapai perhubungan dan lalu lintas jang baik, dibangun pulalah djalan lingkar (Djl. Jos Sudarso, Djl.Djendral Gatot Subroto - Djl.Slipi Raja), serta penjempurnaan hubungan lalu lintas kota lainnja.

Dengan perlengkapan2 kota jang disempurnakan, kerangka djalan jang lebih baik maka daerah pembangunan mendjadi lebih kompak sehingga bentuk "multi-nucleus" berubah mendjadi "mono-nucleus" jang besar dengan radius menjebar 7,5 Km dari pusat (Tugu Nasional).

Pada tahun 1964, Undang2 No.10 menetapkan dan menegakkan Djakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia.

C. Latar Belakang Regional

Mengingat ukuran2, arti dan fungsi dari kota Djakarta, maka untuk maksud2 perentjanaannja kita tidak mungkin menindjaunja dari lingkungan jang sempit sadja; tetapi mutlak harus menindjau dari lingkungan-lingkungan jang luas pula sesuai dengan sifat2 dan masa depannja.

1. Djakarta sebagai kota internasional

posisi Indonesia

Indonesia merupakan posisi silang antar benua dan samudra jang sudah barang tentu memegang peranan dalam hubungan Internasional, baik dalam bidang politik maupun bidang ekonominja.

Sedangkan Djakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, merupakan pusat segala kegiatan dan segala penggarisan dasar jang harus dirintir, dan dilaksanakan oleh setiap daerah. Djadi dalam kedudukan Indonesia sebagai posisi silang antar benua dan samudra, kota Djakarta sebagai Ibukota memegang peranan jang penting.

kegiatan2 dunia

Sedjarah membuktikan bahwa peranan2 ekonomi dan politik nasional berpusatkan di Djakarta sedjak lama, terutama sesudah berachirnja Perang Dunia II.

Pada tahun2 sebelum Perang Dunia II Indonesia lebih banjak melakukan peranannja dalam perdagangan Internasional, dan Djakarta merupakan pusat administrasi bagi Indonesia.

Dengan berachirnja Perang Dunia II dan Indonesia mentjapai kemerdekaannja mulailah gerak perkembangan politik di Asia dan Afrika lebih madjulagi, dan Indonesia merupakan salah satu jang aktip dari negara2 Asia - dan Afrika tersebut.

Pertjaturan politik Internasional tidak hanja disalurkan melalui konperensi-konperensi dan diplomasi sadja, tetapi djuga ditanamkan melalui Olah-raga, Kesenian dan sebagainja.

perlengkapan2

Sudah barang tentu untuk maksud2 tudjuan sebagai diuraikan diatas, Djakarta sebagai suatu kota harus menjiapkan segala fasilitas untuk kepentingan-kepentingan tersebut.

Telah dibangun di Djakarta suatu kompleks raksasa pusat olah-raga Gelora Bung Karno jang telah memberikan sahamnja dalam mentjiptakan pertemuan-pertemuan olah raga Internasional seperti Asian Games, Ganefo dan lain-lainnja.

Disamping penggunaannja seperti jang disebut diatas, djuga dapat dipergunakan untuk kepentingan Nasional dan Kota Djakarta sendiri.

Perhotelan dan fasilitas2 perhubungan djuga merupakan salah satu masalah jang harus dipetjahkan dalam rangka tersebut.

Kini Djakarta telah mempunjai hotel2 Internasional, disamping itu pula kita menjiapkan pertokoan-pertokoan, jang bersifat Internasional.

Perhubungan udara internasional sementara ini ditampung dilapangan-terbang Kemajoran jang sedang disempurnakan.
Dalam perentjanaan kemudian akan dibangun jang baru di Kamal Tanggerang.

Sedangkan perhubungan lalu-lintas laut internasional ditampung melalui-Pelabuhan Tandjung Priok.

Perlengkapan kota jang tersedia disamping digunakan untuk kelantjaran-Politik Internasional Pemerintah Indonesia mendjalankan fungsi jang djuga tidak kurang pentingnja dalam persoalan Internasional, ialah Ekonomi dan Perdagangan.

Priok merupakan pelabuhan laut jang terbesar di Indonesia dengan perlengkapan-perlengkapan jang lebih sempurna dari pelabuhan2 didaerah lain. Sudah sewadjarnja bahwa Priok merupakan Pelabuhan Internasional jg terbaik di Indonesia.

Pelabuhan udara Kemajoran, kini mempunjai perlengkapan2 jang terbaik di Indonesia dan memenuhi sjarat2 penerbangan Internasional. Untuk perkembangan lebih djauh lagi, dimana kini gerak peradaban manusia selalu diimbangi dengan gerak perkembangan teknologi, maka untuk perhubungan udara Internasional akan dibangun pelabuhan udara raksasa dengan perlengkapan-perlengkapan modern di Kamal. Dengan sendirinja pemikiran ini tidak lepas dari pemikiran dasar bahwa Indonesia adalah negara jang besar dan ikut aktip ambil bagian dalam peranan2 Internasional, melalui-Ibukotanja-Djakarta.

Disamping fasilitas2 perhubungan Internasional jang bersifat angkutan, djuga di Djakarta telah disiapkan setjara sempurna dan modern pelang -

kap-pelengkap, telegrap, telepon, radio/T.V. jang mana telah mulai dibuka dalam rangka hubungan2 dengan negara2 lain.

Dengan siapnja Rentjana Induk Kota Djakarta ini diharapkan dapat lebih memenuhi arti Djakarta sebagai kota Internasional dimasa depan, sehingga perkembangan hubungan Internasional baik jang bersifat Ekonomi/Perdagangan maupun Politik akan bertambah lantjar.

Djakarta sebagai kota-nasional

Terlepas dari fungsi Djakarta sebagai kota Internasional, maka Djakarta sebagai Ibukota negara didalam kerangka nasional merupakan pula "pusat" dari pada beberapa kegiatan jang bersifat nasional.

pusat politik

Sebagaimana telah dikatakan sebelumnja bahwa Djakarta telah ditetapkan dengan Undang2 sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, dengan demikian maka setjara langsung Djakarta merupakan kegiatan pemerintahan dan politik.
Sehingga kota inipun akan merupakan sumber penggarisan djalan jang harus dirintis dan diikuti oleh setiap warga negara Indonesia dari seluruh pelosok Tanah Air.

pusat ekonomi

Disamping pusat kegiatan politik negara, kota Djakarta pun mempunjai peranan penting dalam bidang ekonomi.
Peranan penentuan ekonomi nasional dan penggarisan politik ekonomi negara ditentukan di Djakarta.

Keadaan2 sekarang telah menundjukkan bahwa Djakarta merupakan pusat dimana barang2 ekonomi disebarkan keseluruh pelosok negara (daerah negara).

pusat kultur

Sebagai Ibukota negara, Djakarta merupakan wadah jang dimiliki oleh seluruh warga negara baik jang berasal dari daerah lain maupun jang tinggal disitu.

Suatu kenjataan sebagai telah diketahui bahwa penduduk Djakarta sebagian besar seluruhnja berasal dari daerah2 lain di Indonesia, jang masing2 membawa tjorak ragam bahasa serta kebiasaannja sendiri2.

Sifat masjarakat Djakarta dibentuk oleh perkawinan/perpaduan dari ber-

bagai daerah jang berasal dari seluruh pelosok tanah air.
Menurut statistik resmi, penduduk asli Djakarta hanja ± 50%, sedangkan selebihnja adalah berasal dari luar (migrasi). Pemasukan penduduk jang berasal dari luar Djakarta itu terutama disebabkan oleh adanja pusat - pemerintahan dan politik, adanja lapangan2 kerdja dan usaha jang lebih baik dari didaerah, adanja lapangan pendidikan jang lebih luas dan sebagai kenjataan pula, fungsinja Djakarta sebagai "ibukota".

Keadaan dan daja tarik itupun membawakan sifat2 masjarakat Djakarta jg penuh dinamika dalam gerak usahanja maupun pengembangan kebudajaannja. Lebih tegas lagi bahwa sifat masjarakat Djakarta adalah tjermin masjarakat Indonesia keseluruhan.
Suatu masjarakat jang timbul dari persenjawaan2 antar kebudajaan Indonesia sehingga lahirlah kebudajaan dan kehidupan sosial "manusia2 Indonesia baru".

Maka dapatlah dimengerti bahwa dalam kerangka nasional, Djakartapun merupakan pusat pengembangan kebudajaan bangsa.

perentjanaan nasional

Disamping sifat2 nasional jang dibawakan oleh kota Djakarta sebagai diuraikan diatas, masih pula kita diikat oleh ketentuan2 nasional jang bersifat program atau perentjanaan atau jang lebih dikenal sebagai Rentjana Nasional Semesta.

Pengikatan Rentjana Nasional Semesta ini dimaksudkan untuk mengadakan keseimbangan dalam perkembangan berbagai daerah di Indonesia, serta mengatur ketertiban administrasi serta pembangunan negara baik jang bersifat sosial, ekonomi maupun fisik.

Suatu kota tidak akan dapat berkembang baik tanpa saling mengisi antara daerah dengan daerah dan bekerdja sama dalam segala bidang. Demikian pula Djakarta dalam beberapa hal masih harus menambah potensinja dengan pengisian dan kerdja sama dengan daerah2 atau kota lain terutama daerah2 sekitar Djakarta, misalnja dalam pembangunan industrialisasi.

Membangun Djakarta sadja tanpa memikirkan daerah sekitarnja adalah tidak memberikan hasil sebagai jang diharapkan dengan Rentjana Induk Kota Djakarta, sehingga dalam hal ini harus ada pembangunan jang sedja -

djar dan seimbang antara pembangunan kota dan daerah.

. Djakarta sebagai pusat regional setempat

Terlepas dari pada hubungan2 internasional dan nasional setjara keseluruhan, maka Djakarta sebagai suatu kota jang tumbuh (berdiri/dibangun) diatas suatu daerah sudah tentu dalam kehidupan sosial ekonomi sehari - harinja tidak dapat terpisahkan atau terlepas dari pada kehidupan daerah-daerah sekitarnja.

Sebagai kita maklumi, Djakarta dewasa ini merupakan suatu kota jang terbesar dan terbanjak dalam ukuran2 djumlah penduduknja.
Sudah tentu hal tersebut mendjadikan kota Djakarta sebagai pusat dari - pada daerahnja.

Setiap pembangunan2 dan perubahan2 dari kota Djakarta langsung atau tidak langsung akan mempengaruhi bahkan beberapa hal akan menentukan pula pembangunan2 dan kehidupan masjarakat daerahnja.
Chususnja bagi daerah2 kabupaten disekitarnja (kabupaten Bogor, Tanggerang dan Bekasi), dimana dewasa ini sudah banjak kali bahwa daerah2 ini (kehidupan masjarakatnja) dalam kehidupan sehari-harinja saling bergantungan langsung dengan Djakarta.

Sehingga Djakarta seharusnja tidak sadja hanja merupakan suatu kota jang terbesar, terpadat penduduknja dan merupakan pusat dari pada daerah, tetapi sekaligus harus pula merupakan "pimpinan langsung" bagi daerah-2 tersebut terutama dalam hal pembangunan2 dan perentjanaannja.

Pembangunan2 jang terpusat hanja dikota Djakarta sadja tidak akan membawa perbaikan bagi kota tersebut terutama dalam hal2 sosial ekonomi-kotanja, bahkan sebaliknja Djakarta telah membuat dirinja "sibuk" dan "kewalahan" dalam menghadapi dan menanggulangi segala akibat dari pada terpusatnja pembangunan2 tersebut.

Maka dari itu dalam melihat **hari** depan kota ini kita harus mempunjai rentjana2 ataupun keselarasan antara rentjana2 pembangunan kota dan daerahnja.

Selandjutnja uraian dibawah ini dimaksudkan untuk memberi gambaran mengenai kehidupan daerah baik segi fisik maupun segi2 sosial ekonominja, hal mana jang telah mendjadikan Djakarta sebagai pusatnja.

Djuga hal2 ini mendjadi penting didalam pemberian dasar bagi pertimbang an-pertimbangan jang diambil dalam penjusunan Rentjana Induk Djakarta : 1967 - 1987.

keadaan fisik daerah

Djakarta setjara geografis terletak pada suatu dataran rendah jang membudjur dari Barat ke Timur sepandjang belahan Utara pulau Djawa.

Sebelah Utara dataran ini langsung dibatasi oleh laut Djawa, sedangkan-bagian Selatannja dibatasi oleh pegunungan jang membudjur pula dari Barat sampai ke Timur (dari daerah pegunungan di Banten, Bogor sampai ke-pegunungan Priangan).

Melihat keadaan geografisnja maka beberapa aktivitas peruntukan tanahnja banjak tergantung pada hal tersebut.

Sebelah Barat dan Timur kota kegiatannja adalah pertanian sawah. Sebo - leh Selatan sedikit dari kota, melihat keadaan lapisan tanahnja baik untuk ditanami perkebunan bush2-an. Sedangkan diluh keselatan lagi pada lereng2 pegunungan kita sudah mendapatkan banjak perkebunan2 besar (perkebunan teh, karet dsb.).

pola perhubungan daerah

Tidak terlepas dari keadaan geografis diatas, maka perhubungan antar daerah dengan Djakarta dapat dibagi dalam tiga matjam, ja'ni hubungan djalan radja, hubungan kereta api dan hubungan laut (dalam hal ini termasuk pula hubungan udara).

Disamping itu (keadaan geografis) sekaligus mendjadikan Djakarta sebagai "break-point" antara hubungan darat kedarat (chususnja kereta api), darat-laut (hubungan dengan pulau2 atau negara lain), darat-udara atau-pun sebaliknja.

Sudah tentu adanja "break-point" tersebut bagi Djakarta membawa beberapa kountungan disamping beberapa konsekwensinja, terutama dalam pola-2 lalulintas/komunikasi didalam kota sendiri.

Adanja pola hubungan jang baik akan membawa pengaruh untuk lebih memperat lagi hubungan2/pengaruh2 langsung dari Djakarta terhadap daerah2 - sekitarnja (kabupaten Bogor, Tanggerang dan Bekasi), apalagi seluruh saluran-saluran tersebut melalui ketiga daerah itu.

Kita bisa melihat banjaknja orang2 jang setjara periodik datang ke Djakarta baik untuk berdagang (mendjual hasil2 pertaniannja seperti, sajur dsb.) ataupun untuk bekerdja (banjak orang jang tinggal di Bogor tetapi bekerdja di Djakarta).

Djuga pola ini memberikan kesempatan adanja pergerakan2 penduduk menudju Djakarta setjara musiman (biasanja sambil menunggu panen banjak orang pedusunan jang mentjari pekerdjaan tambahan dikota).

Sedang djalan2 ketjil jang menudju pedalaman2 Djakarta banjak digunakan untuk mengalirkan hasil2 bumi penduduk setempat kepasaran di Djakarta - (buah2-an, sajur) disamping bagi pengangkutan bahan2 bangunan (batu,kerikil, pasir, kapur dsb.).
Pada dewasa ini fasilitas transport ke-daerah2 ketjil sematjam ini masih banjak jang kurang memuaskan.

Penduduk dan kehidupan sosial ekonominja

Dalam mengupas masalah ini maka perlu untuk menindjaunja setjara satu persatu sebagai berikut :

kesukuan

Dalam daerah ini kita tidak banjak mendjumpai banjak suku2 bangsa ketjuali sebagian besar penduduk terdiri dari suku Sunda dan Djakarta.
Tetapi kota Djakarta sendiri dewasa ini sudah merupakan kumpulan dari berbagai suku dari seluruh pelosok tanah air, dimana persenjawaan2 dian taranja telah banjak terdjadi. Dan hal ini telah melahirkan satu generasi si baru jaitu suatu masjarakat Indonesia baru.

danja persenjawaan2 ini telah mulai pula pengaruhnja di-daerah2, terutama didaerah sekitar Djakarta jang mempunjai hubungan langsung dengan Djakarta.
Hal2 ini akan berpengaruh pula pada kebutuhan2 dan sifat2 jang dibutuhkan dalam penjusunan pola2 lingkungan hidupnja.

urbanisasi

Kenaikan penduduk kota dewasa ini jang begitu tjepat dan besar disebabkan tidak sadja oleh kenaikan alam (natural increase) jaitu banjaknja - kelahiran dikurangi kematian, tetapi lebih dari separuhnja adalah karena urbanisasi, jakni aliran2 penduduk jang datang membandjiri kota.

Urbanisasi sendiri disebabkan karena banjak alasan.Kalau dahulu faktor2

keamanan di-daerah2 jang tidak bisa mendjamin kehidupan penduduk dipedu sunan, maka dewasa ini alasan2 mereka lebih banjak ditekankan pada alas an-alasan ekonomi dan sosial.

Sebagian golongan penduduk masih ada jang menganggap bahwa kota adalah merupakan "simbol" dari pada segala kemakmuran dan kemadjuan, tetapi se bagian besar lagi menganggap bahwa adanja ber-matjam2 pekerdjaan dikota jang "sepintas lalu sangat menarik" dan dapat memberi harapan untuk ke-naikan taraf penghidupannja (dibandingkan dengan di-desa2) menjebabkan mereka pergi kekota untuk tudjuan tersebut.

Bagi kota sendiri, urbanisasi ini selain setjara langsung menentukan da lam kenaikan djumlah penduduknja, djuga menimbulkan beberapa persoalan-jang dianggap serius.

Dari suatu masjarakat jang tadinja hidup dalam suasana rukun dalam kelom poknja jang intim di-desa2, sesampainja dikota tentu sadja tidak segera dapat menjesuaikan dirinja dengan kehidupan kota jang penuh kesibukan.

Hal tersebut menimbulkan masalah dan tekanan2 jang berat bagi pendatang2 baru itu, apalagi setelah diketahui bahwa pendatang2 tersebut adalah se bagian besar terdiri dari petani ataupun pekerdja2 kasar jang djusteru-akan mentjari nafkah. Persaingan dalam lapangan kerdja atau sebab2 so - sial ekonomi lainnja jang tidak dapat diduga sewaktu mereka masih bera-da di-desa2, menimbulkan masalah2 gelandangan, kedjahatan ataupun keme-rosotan susila.

Setjara fisik hal2 diatas tidak djarang menimbulkan banjak rumah2 liar ataupun daerah2 bobrok (slums) jang setjara keseluruhan akan mengganggu keindahan, ketertiban maupun keamanan kota.
Belum lagi mengingat bahwa daerah2 sematjam itu akan mudah menimbulkan kebakaran2 ataupun wabah2 penjakit.

Dalam penjusunan Rentjana Induk Kota Djakarta ini sudah tentu hal2 tadi mendjadi pusat peneropongannja.

kehidupan ekonomi penduduk

Kehidupan ekonomi penduduk tidak terlepas dari pada keadaan geografi da erahnja. Seperti djuga telah diuraikan diatas, maka hal tersebut menim-

bulkan aktivitas2 pertanian jang ber-lain2-an.

Bagi daerah sebelah Timur Kota (Bekasi), mata kehidupan utama adalah dari persawahan. Apalagi dengan selesainja waduk atau projek "serba guna" Djatiluhur pada waktu akan datang ini, akan lebih mendorong pada usaha2 intensifikasi dari pada usaha2 persawahan chususnja dan djuga pertanian umumnja (perikanan).

Sementara itu disamping usaha2 pokok pada persawahan, maka akibat keadaan fisik lapisan tanahnja, banjak diusahakan bahan2 bangunan dari tanah liat (genteng, bata). Dewasa ini usaha tersebut masih dilaksankan dengan tjara2 jang paling sederhana. Tetapi dengan tersedianja listrik murah (dari Dj tiluhur) maka usaha tersebut bisa lebih ditingkatkan lagi baik dalam kwantitas maupun kwalitasnja.

Daerah sebelah Selatan kota (Bogor) jang mendjadi usaha pokok dari penduduk rata2 adalah mengusahakan perkebunan buah2-an ataupun sajur-sajuran dan perdagangan2 lainnja. Ditambah lagi dengan keadaan iklim dan alam jang lebih baik dan indah, menjebabkan daerah ini banjak dikundjungi sebagai tempat2 tamasja dan rekreasi lainnja. Tidak sedikit penduduk daerah ini jang mendapatkan manfaatnja dengan adanja tempat2 piknik dsb. dimana usaha2 mereka bisa dilakukan dalam bidang djasa2 dsb., jang dalam keseluruhannja memberi keuntungan bagi kehidupan seluruh daerah tersebut.

Pada daerah2 sebelah Barat (Tanggerang) kehidupan umumnja hampir sama dengan kehidupan sebelah Timurnja, hal ini dimana keadaan alamnja pun hampir bersamaan sifatnja.

Penduduk banjak jang disamping mengusahakan penghidupannja dari persawahan, djuga dari pertanian lainnja seperti perikanan dan usaha2 dalam bahan2 bangunan. Disamping bahan2 bangunan jang dibuat dari tanah liat djuga banjak diusahakan bahan2 bangunan dari kali seperti pasir dan batu-batu kali, termasuk pula kaju.

Sudah tentu kalau kita melihat keseluruhan daerah2 tadi, akan memegang peranan jang penting sekali baik bagi perekonomian kehidupan penduduk-daerah sendiri, ataupun bagi kehidupan Djakarta sebagai pusat dari keseluruhannja.

Kota Djakarta dalam segala seluk-beluk pembangunan2-nja akan mengambil keuntungan2 dari daerah2 ini, ja'ni bisa mudah mendapatkan bahan2 pembangunannja, djuga dalam penjediaan bahan2 makanan bagi penduduk kotanja dapat dipenuhi pula dari daerah2 tersebut.

Sebaliknja bagi penduduk daerah2 tersebut mereka bisa hidup dari usaha mereka mendjual bahan2, baik jang berupa bahan2 bangunan, ataupun bahan-bahan makanan jang banjak membantu dan dibutuhkan oleh kota Djakarta.

Maka dari itu dalam penroponan masa depan Djakarta kita harus pula - menindjau kemungkinan2 pembangunan di-daerah2 ini. Terutama dalam pembangunan industri2 ketjil/setempat (home industri) dalam rangka kemakmuran bersama dan pengurangan volume urbanisasi.
Djadi harus ada perentjanaan dan pembangunan jang seimbang antara kota Djakarta dan region sekitarnja.

D. Beberapa Masalah Kota

Sebelum menudju pada rentjana kota masa depan, perlu kiranja untuk menindjau beberapa masalah dalam kota jang sedang dihadapi dewasa ini.
Masalah2 mana dewasa ini sudah "accute" dan memerlukan segera usaha2 pemetjahannja ataupun pentjegahan bagi kemungkinan2 timbulnja beberapa masalah baru jang akan mengganggu ketertiban, keindahan maupun keamanan kota.

Bandjir

Masalah bandjir bagi kota Djakarta sedjak dahulu dari masa kemasa sampai sekarang ini merupakan masalah jang belum bisa terselesaikan setjara konkrit.
Tidak sedikit kerugian jang diderita penduduk Djakarta jang diakibatkan oleh bandjir tersebut. Bahkan pada saat mula berdirinja kota, bandjir telah mengakibatkan kerugian djiwa jang tidak sedikit, berhubung berdjangkitnja epidemi, menurunnja tingkat kesehatan rakjat dan bertambah miskinnja rakjat jang dilanda bentjana tersebut. Hampir setiap tahun dikala musim hudjan datang, bagi daerah2 tertentu bandjir akan mendjadi momok jang akan menggganggu kehidupan mereka.
Hudjan lebat jang turun disekitar dan didalam kota, berhubung karena keadaan alamnja jang sedemikian rupa menjebabkan aliran2, luapan2 jang semuanja menudju bagian2 rendah dan rata dalam kota dan mengakibatkan-bandjir pada tempat2 tersebut.

Usaha2 pentjegahannja sendiri tidak bisa dipisahkan dari adanja Rentjana Induk jang baik serta perhitungan jang tepat tentang musim2, jang memberi ukuran luas dan arah pengaliran air, djumlah air jang harus dibuang dalam waktu tertentu, besarnja saluran2 beserta perlengkapan-nja jang baik serta sistim jang tepat pula.

Pada masa Pemerintahan Belanda, usaha pentjegahan tersebut telah dipikirkan, direntjanakan, disurvey dan achirnja mempunjai kesimpulan bahwa untuk pentjegahan bandjir difinitif perlu ditetapkan suatu pola induk pengamanan bandjir jang disesuaikan dengan Rentjana Induk Kota Djakarta, disamping pelaksanaan terus rentjana2 chasus jang telah direntjanakan untuk pentjegahan dibeberapa tempat.

Kematjetan lalulintas

Menindjau masalah kematjetan lalulintas di Djakarta dewasa ini tidak lepas dari pada pola kota setjara keseluruhannja. Djadi dalam menanggulangi kematjetan2 tersebut tidak bisa dilakukan setjara partiel sadja, apalagi pemetjahan untuk kebaikan masa depan kota. Kita harus menindjaunja pada latar belakang penjebab kematjetan2 jang sebenarnja, untuk mendapatkan pemetjahan jang setepat-tepatnja.

Kedaan di Djakarta dewasa ini adalah karena tidak djalannja zoning dari peruntukan tanahnja sehingga pola peruntukan jang ada adalah tjampur-aduk (mixed-land-uses). Hal tersebut setjara langsung akan mengakibatkan pula "mixed traffic". Banjak kedaan djalan dikota Djakarta sekarang jang menampung berbagai aktivitas. Artinja aliran2 baik jang menudju kepusat kerdja se-hari2, pusat perdagangan, pertokoan/belandja, dan jang menudju keluar kota ditampung dalam satu saluran. Sudah tentu dengan makin berkembangnja kota - makin berkembangnja aktivitas2 tadi menjebabkan djalan tersebut tidak mampu lagi menampungnja walaupun setiap kali diperlebar terus.

Ditambah lagi dengan kedaan2 persimpangan djalan2 baik antara djalan utama dan djalan2 pelajanan kurang djelas, belum lagi banjak persimpangan-persimpangan djalan kereta api jang mempunjai frekwensi tjukup tinggi, betul2 mempermudah terdjadinja kematjetan2.
Setiap kali terdjadi penutupan djalan maka tidak djarang hal tersebut mengakibatkan kematjetan bahkan terhentinja lalulintas setjara berlarut-larut.

Beberapa kegiatan2 ataupun kedjadian2 lain seperti bandjir, penjeberangan-penjeberangan jang banjak dilakukan oleh baik orang2 jang berdjalan-kaki ataupun betjak2, penempatan pusat2 aktivitas jang langsung ditepi djalan seperti gudang2 dan lain2-nja akan menambah kematjetan baik setjara partiel maupun kematjetan total sebagian besar kota jang berhubungan erat.

Disamping itu memang dewasa ini tidak ada keseimbangan antara djumlah-djalan jang ada dan kenaikan djumlah kendaraan jang semakin meningkat, djuga dewasa ini tidak seimbangnja djumlah pengangkutan umum kota dan pertambahan djumlah penduduknja.

Perumahan dan fasilitas kota lainnja

Rumah adalah merupakan salah satu kebutuhan primer dari penduduk kota di samping makanan dan pakaian.
Djadi perumahan ini merupakan bidang pokok jang harus dapat dilajani oleh Djakarta, apalagi Djakarta sebagai Ibukota tjermin dari segala kegiatan bangsa dan negara.

Keadaan sekarang adalah tidak seimbangnja pembangunan2 perumahan dengan kenaikan djumlah penduduk jang demikian tjepatnja.
Sehingga hal demikian itu menimbulkan banjaknja tumbuh perumahan2 liar ataupun daerah2 bobrok (slum area), jang akan mengganggu kota setjara-keseluruhan.

Disamping kurangnja perumahan jang wadjar bagi penduduk kota kita melihat pula tidak tjukupnja beberapa fasilitas kota jang dibutuhkan oleh penduduk. Tidak tjukup bukan dalam arti djumlahnja sadja, tetapi djuga lokasinja dari setiap aktivitas kebutuhan masjarakat tersebut.

Tumbuhnja pasar2 diatas djalan kereta api atau di-tempat2 jang tidak tepat, adalah suatu gedjala semakin meningkatnja kebutuhan masjarakat kota (rising demand) untuk berbelandja dengan tjara jang mudah dan dekat.
Ditambah lagi dengan kepintjangan2 pada kurangnja klinik2, tempat2 sekolah, pasar2 dan banjak lagi kebutuhan hidup penduduk kota termasuk pengangkutan umumnja.

Kebersihan

Masalah kebersihan kota sebagaimana halnja dengan masalah bandjir, djuga memerlukan perentjanaan jang baik dan tepat, serta ketertiban pelaksa-

nnja. Hal ini akan banjak mengangkut pada sifat2 dan adat-istiadat masjarakat kota sendiri.

Disamping itu iklim daerah jang panas (tropis) menjebabkan bahan2 organis tjepat mendjadi busuk, serta banjaknja debu merupakan tantangan jang makin besar dalam penanggulangan soal kebersihan. Ketertiban pengumpulan sampah dilingkungan-lingkungan ketjil harus diikuti oleh kelantjaran pengangkutannja ke-tempat2 pengumpulan sedang (tussenbelt), untuk selandjutnja dihantjurkan melalui sistim2 pembakaran2, penimbunan dengan tanah (sanitary landfill) atau diolah pada pabrik2 untuk pembuatan pupuk (pabrik kompos).

Adalah penting perentjanaan tempat pengumpulan jang disesuaikan dengan djenis sampah2 jang perlu dibuang serta penjalurannja jang harus mendapat pengawasan jang saksama.

Masalah tanah

Masalah tanah dalam perentjanaan dan pembangunan a dalah soal jang amat penting, berhubung tanah adalah dasar diatas mana segala matjam pembangunan berdiri. Penggunaan tanah jang tepat akan membawa kemanfaatan - jang terbesar bagi kehidupan manusia ditempat itu.
Penghidjauan pada beberapa bagian daerah perentjanaan adalah sangat perlu, dalam rangka mendjaga kestabilan air tanah, kesuburan daerah, serta untuk memperbaiki iklim sekitarnja.

Penggunaan tanah2 jang subur untuk maksud pertanian dan jang kurang subur untuk industri adalah prinsip jang perlu ditempuh dalam usahanja, dapat berdikari pada daerahnja ataupun akan dapat memberi sumbangan bagi daerah lainnja.

Berhubung dengan itu kebidjaksanaan penggunaan tanah harus terpusat,dipegang oleh pimpinan daerah setempat jang akan membangunnja dalam wadah negara kesatuan Republik Indonesia, berpedomankan pada aturan2 agraria.

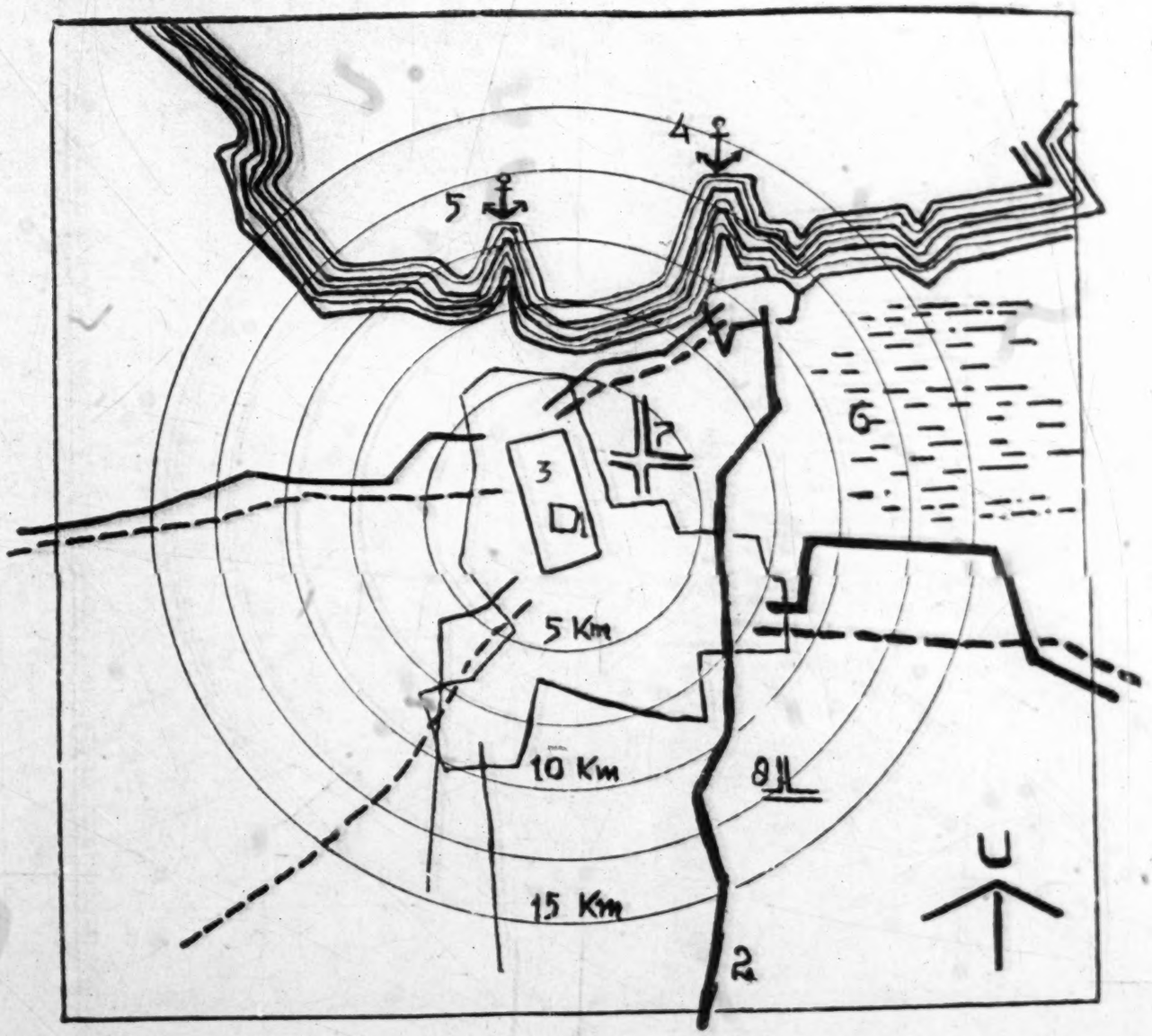
Dalam menghadapi masalah tanah dalam rangka pembangunan Ibukota sjarat mutlak perlu kordja sama jang se-erat2nja antara Pemerintah Daerah dengan Pusat. Sistim pengurusan tanah jang saat ini dipegang kebidjaksanaan seluruhnja oleh instansi agraria jang berada dilingkungan aparat Pemerintah Pusat, sedangkan pembangunan pada umumnja selain dalam urus

an tertentu dipegang oleh Departemen tertentu dari aparat Pusat, tetapi tidak ketjil artinja peranan Pemerintah Daerah dalam bidang Pembangunan.

Dengan terkandungnja maksud untuk perluasan wilajah Daerah Chusus Ibukota, maka tanpa bantuan jang se-besar2-nja dari Pemerintah Pusat, tidak mungkinlah kiranja persoalan tanah serta pembangunannja dapat dipetjahkan.
Perluasan wilajah jang memberikan kesempatan jang se-besar2-nja bagi perkembangannja pembangunan kelak, adalah sangat besar artinja sebagai kota, malahan sebagai Ibukota negara jang setjara sekaligus merupakan gambaran segala segi kehidupan masjarakat, bangsa dan negara.

1

SAR² PEMIKIRAN PERUNTUKAN
AH



ERANGAN :
Monumen Nasional
Djalan Utama
Pusat kegiatan kota
Pelabuhan Tandjung Priok
Pelabuhan Pasar Ikan
Rawa - rawa
Lapangan udara Kemajoran
Lapangan udara Tjililitan

III. RENTJANA 1965 - 1985

A. Beberapa Dasar

Didalam Pendahuluan telah didjelaskan sedikit mengenai bagaimana bentuk kota Djakarta mendjelang tahun 1985, peruntukan2 wilajah apa jang segera akan diatur perkembangannja dan kearah mana kota itu sendiri akan berkembang meluasnja.

Bentuk kota

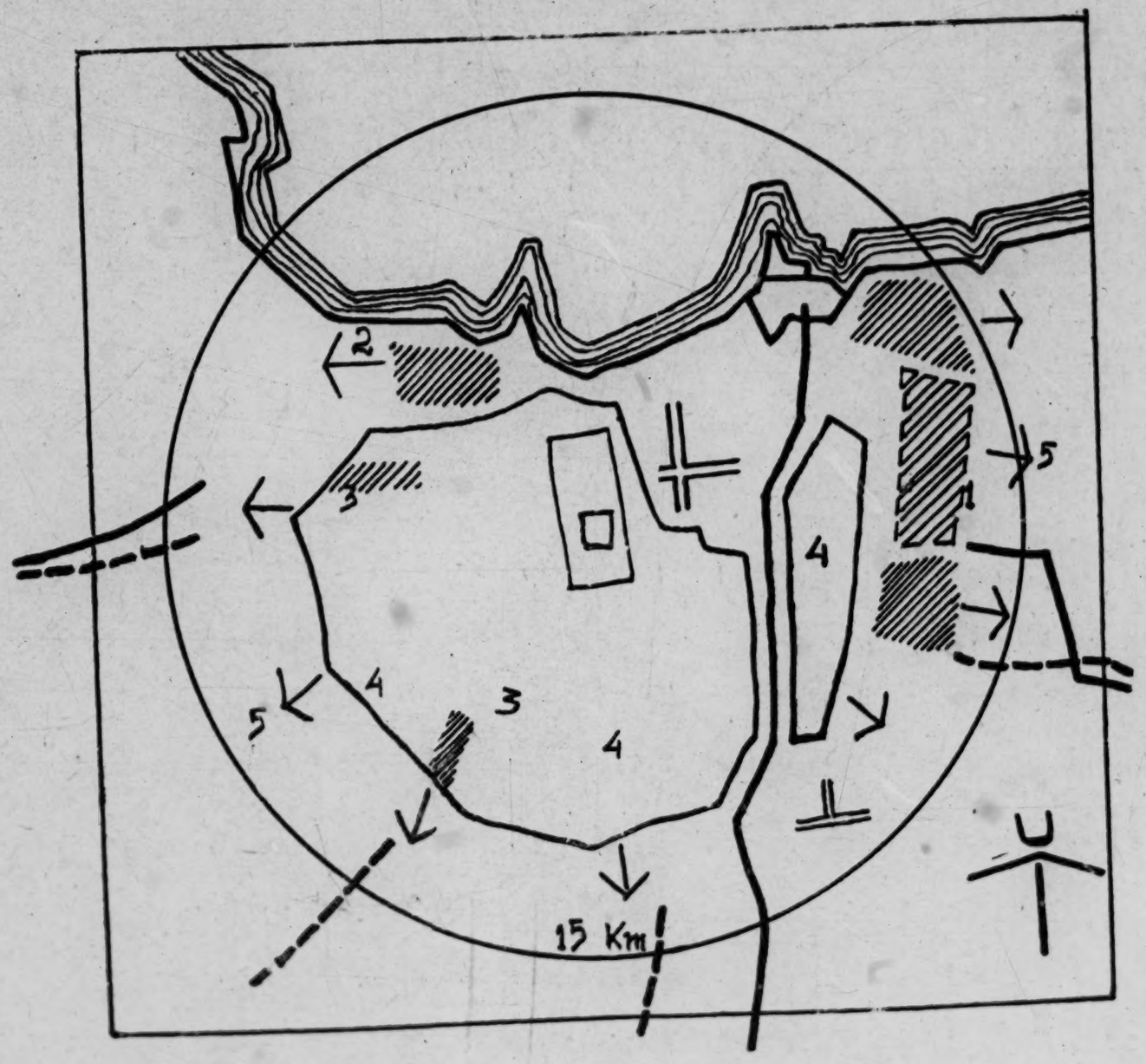
Arah perkembangan kota setjara garis besar akan menudju kesegala arah dengan djarak pantjarnja 15 Km (titik pantjar diambil Monumen Nasional), sehingga mendjadikan bentuk kota Djakarta lebih kompak dan effisien baik dilihat dari segi penggunaan tanahnja maupun dari segi pertimbangan ekonomis lainnja.
Selandjutnja bentuk tersebut akan "dibatasi" oleh adanja djalur hidjau (greenbelt) jang akan mengelilinginja dengan lebar djalurnja 3 (tiga) Km terhitung mulai dari batas wilajah kota jang terluar.

Potensi2

Djakarta disamping terkenal sebagai kota jang terbesar dalam arti fisiknja dan terbesar pula dalam arti ukuran djumlah penduduknja, mempunjai potensi2 lain jang perlu diperkembangkan demi kelantjaran kehidupan kota dan sirkulasi perdagangan setjara keseluruhan, jang akan membawa kesedjahteraan bagi penduduk kota.

Potensi2 tersebut terutama meliputi unsur2 modal, fasilitas dan distribusi dan tenaga kerdja (baik jang skill maupun tidak). Dapat dipastikan bahwa apa jang dimiliki Djakarta tersebut relatif djauh lebih baikdari daerah2 lain tetapi dinilai dari pensjaratan wadjar masih harus disempurnakan dan diperluas lagi, jang mana pada penggarisan Rentjana Induk ini merupakan salah satu dasar jang harus dipertimbangkan dan diperkembangkan.

KEDIAMAN, INDUSTRI DAN
ERKEMBANGANNJA



GAN :
industri berat/meng-

Industri ringan
Pedusunan
kediaman
erkembangan

Zoning

Sebelum kita sampai pada rentjana2 jang lebih chusus (perumahan, lapangan kerdja dsb.) maka dalam beberapa dasar Rentjana Induk ini perlu untuk memberikan gambaran keseluruhan dari pada zoning kota ini terlebih dahulu.

Setjara garis besar peruntukan wilajh dalam Rentjana Induk sebagai berikut :

Wilajah industri. Akan dipusatkan dibagian Timur Kota, terutama pula untuk industri2 besar dan mempunjai sifat menggganggu.
Sedangkan dibagian Barat dan Selatan djuga masih memiliki peruntukan2 industri setjara terbatas terutama pada industri2 pelajanan, industri - perikanan laut - darat, industri peternakan, buah2-an, sajur2-an dsb.
Sifatnja disesuikan dengan kondisi alamnja dan bahkan menggunakan unsur hidjau semanfaat-manfaatnja.

Wilajah Pusat Pemerintahan dan Perdagangan. Wilajah ini boleh dikatakan pula sebagai pusat besar dari kota Djakarta, jang dalam Rentjana Induk ini disusun sebagai berikut :

- pusat perdagangan dikota ini membudjur sepandjang djalan Gadjah Mada-Hajam Wuruk, Nusantara, Senen dan pada beberapa tempat sepandjang Kramat sampai Djatinegara.
- pusat pemerintahan disekitar lapangan Merdeka dengan Tugu Nasional-nja.
- pusat2 perkantoran dan perhotelan didaerah djalan Thamrin, Djendral Sudirman.
- pusat2 Olahraga dan kegiatan politik di Gelora Bung Karno dan kompleks MPR / DPR.
- sedangkan daerah2 sepandjang kali Tjiliwung dari mulai Djatinegara sampai lapangan Merdeka akan merupakan pusat2 Kebudajaan dan Kerochanian, pusat2 perkantoran dan beberapa perhotelan termasuk-pula perlengkapan perdagangannja.
  Seluruhnja dalam daerah ini diintegrasikan dengan pola2 hidjau jg menjusup kekota sepandjang kali tersebut.

Selandjutnja dapat lebih djelas lagi dengan melihat peta rentjana perun tukan wilajah no.1

B . P e n d u d u k

Rentjana penduduk Djakarta Raja dimasa depan kita bedakan atas djumlah totalnja dan kepadatannja menurut daerah.

Djumlah penduduk total

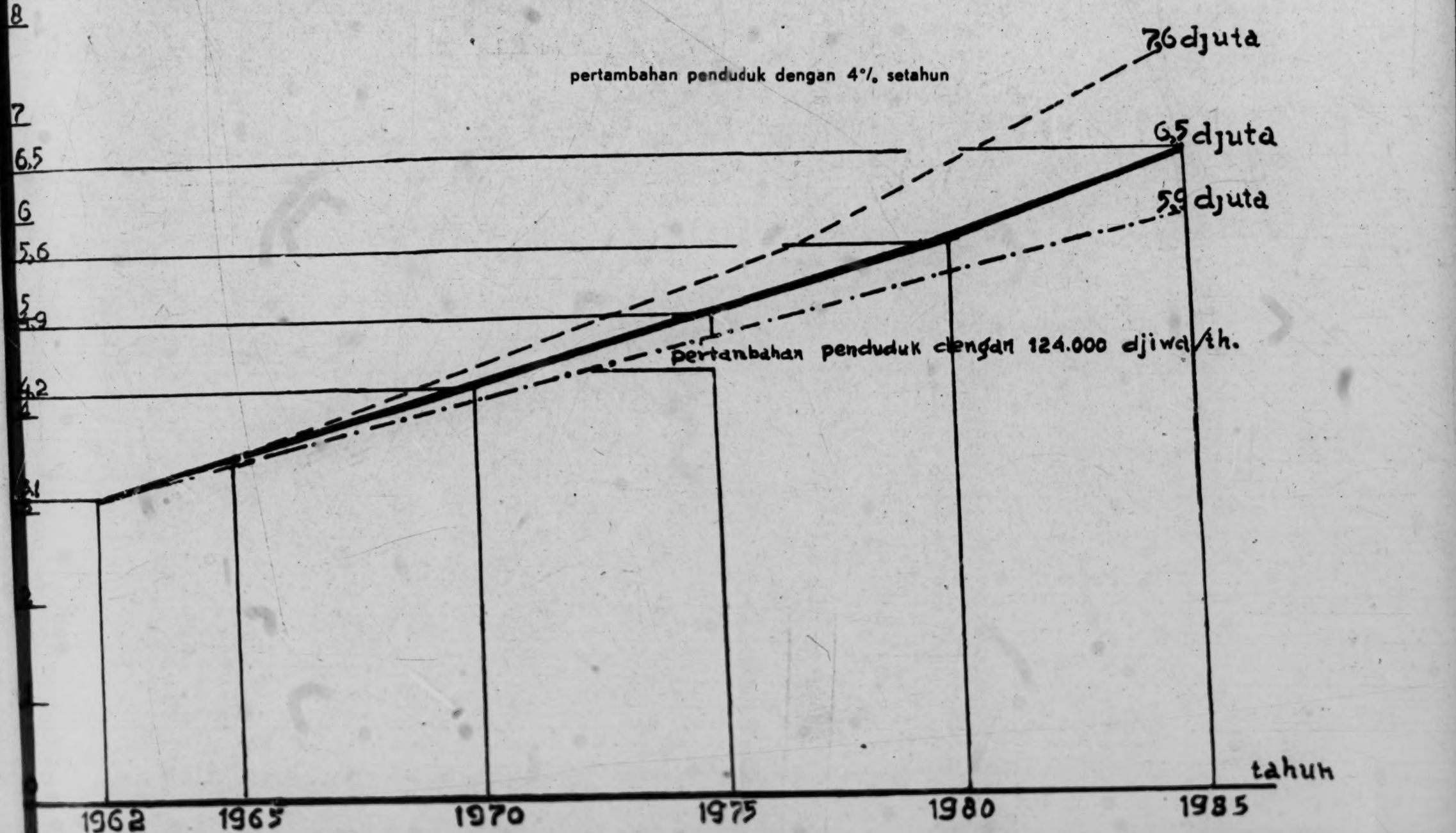
Dari hasil analisa2 jang telah dilakukan, didapat bahwa kenaikan penduduk berdasarkan pertambahan alam (natural increase) setiap tahunnja adalah 2%, sedangkan disebabkan urbanisasi djuga 2% (telah dipertimbangkan bahwa urbanisasi dewasa ini terus menurun, sehingga dianggap mendjelang tahun 1985 urbanisasi tersebut hanja sebesar 2%; djuga hal tersebut dapat didjamin dengan adanja suatu perentjanaan regionalnja, jang seimbang dengan Rentjana Induk ini).
Dengan demikian maka kenaikan penduduk netto (ne increaxe) setiap tahunnja untuk Djakarta akan mendjadi 4% / tahun.

Dengan dasar2 tersebut diatas, maka djumlah penduduk total Djakarta pada tahun 1985 akan mentjapai djumlah 6.500.000 djiwa.
Pertumbuhan djumlah penduduk Djakarta dapat dilihat dari tabel dibawah ini :

TABEL 1.
PERTUMBUHAN PENDUDUK
(dalam djutaan)

tahun	sampai tahun 1965		1 9 8 5		Keterangan
	wilajah kota 18.000 Ha	wilajah Djakarta Raja 56.000 Ha	wilajah kota 61.000 Ha (djari2 15 KM)		
			kota dalam 18.000 Ha.	kota seluruhnja 61.000 Ha	
1957	1,747	2,2			outline 57
1960	2,3	2,9			lampiran 16
1961		2,97			sensus '61
1962		3,1			
1965					
1970				4,2	
1975				4,9	
1980				5,6	
1985			3,42	6,5	

Gb. 3
PERTUMBUHAN PENDUDUK DJAKARTA 1962 – 1985



Kepadatan penduduk

Dalam Rentjana Induk Kota Djakarta ini penduduk diatur menurut lima - matjam kepadatan; ja'ni kepadatan 175 djiwa/Ha, 200 djiwa/Ha, 300 djiwa/Ha, 400 djiwa/Ha dan kepadatan 500 djiwa/Ha.
Kepadatan tersebut diatur sedemikian sehingga semakin mendekati pusat kota kepadatannja semakin tinggi.

Keadaan sekarang (1965) menundjukkan luas Djakarta Raja adalah 56.000 Ha, sedangkan wilajah Kota sadja 18.000 Ha.
Djumlah penduduk jang tinggal diwilajah kota (1965) sebesar 2,8 djuta dengan demikian kepadatan bruto dewasa ini diwilajah kota adalah 156 djiwa/Ha.
Dari luas wilajah kota tersebut (18.000 Ha), dinjatakan bahwa luas perumahan sadja (tanpa fasilitas2 lain) hanja 11.400 Ha, sehingga kepadatan netto sekarang adalah 245 djiwa/Ha (1965).

Untuk tahun 1987 kepadatan netto 245 djiwa/Ha tersebut akan dinaikkan mendjadi 300 djiwa/Ha, sehingga dalam wilajah tersebut akan dapat ditampung 3,42 djuta penduduk jang berarti akan mendjadikan kepadatan - brutonja dari 156 djiwa/Ha mendjadi 190 djiwa/Ha pada tahun 1985.

Dengan demikian maka kepadatan diwilajah kota inti akan mentjapai 300 djiwa/Ha, sedangkan kepadatan untuk wilajah luar kota inti mentjapai 200 djiwa/Ha dan 175 djiwa/Ha.
Didalam wilajah kota inti tadi selain terdapat kepadatan 300 djiwa/Ha djuga ada beberapa daerah dengan kepadatan 400 djiwa dan 500 djiwa/Ha jang ditampung dalam bentuk2 chusus (seperti flat dsb.).

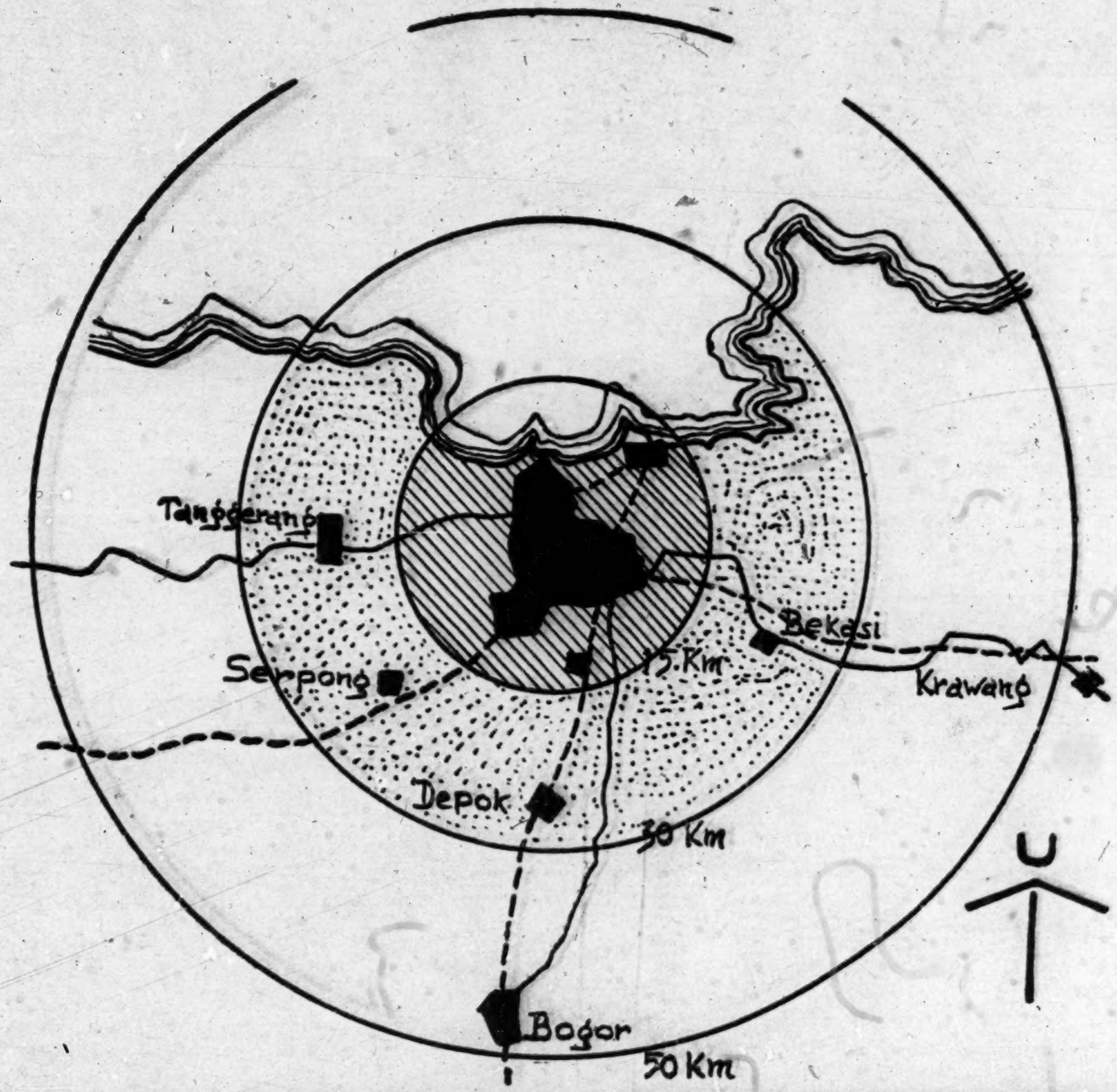
Selandjutnja kepadatan penduduk tersebut dapat dilihat dari TABEL 2di sebelah ini :

TABEL 2

KEPADATAN PENDUDUK

	1965			1985			
	Wilajah Kota	Wilajah luar kota	Wilajah Djakarta Raya	Wilajah Kota Inti	Wilajah Luar Kota Inti	Wilajah Kota Djakarta.	Wilajah Regional
	18.000 Ha	38.000 Ha	56.000 Ha	18.000 Ha	43.000 Ha	61.000 Ha.	
Djumlah penduduk dalam djutaan	2,8	0,6	3,4	3,42	3,08	6,5	
Kepadatan bruto O/Ha.	156	16	61	190	70	107	
	Wilajah Kota tidak termasuk fasilitas fasilitas kota.			Wilajah Kota Inti tidak termasuk fasilitas2 kota	Wilajah di luar Kota Inti chusus untuk perumahan.		
	11.400 Ha			11.400 Ha	15.000 Ha		
Djumlah penduduk dalam djutaan	2,8			3,42	3,08		
Kepadatan/Ha	245			300	200		

DAERAH PERKEMBANGAN
TA'– 1985.



C. Lapangan Kerdja dan Usaha

Lapangan kerdja penduduk dapat kita bedakan atas bidang2 :
- Industri/Pengangkutan
- Perdagangan, Bank2
- Pegawai
- Djasa2
- Bangunan
- Lain2
- Pengangguran

Untuk lebih djelasnja atas pembagian dan rentjana pembagian lapangan kerdja penduduk tersebut dapat dilihat dari TABEL 3, mengenai Rentjana Lapangan Kerdja Penduduk.

Rentjana ini terutama ditekankan pada usaha2 menghilangkan pengangguran-samasekali. Sedangkan pengangguran2 tersebut akan ditampung dalam usaha-2 industri dan bidang2 kerdja lainnja termasuk bidang kerdja pembangunan.

Industri dan beberapa bidang lapangan kerdja lainnja jang produktif akan terus dinaikan djumlahnja dalam setiap periode 5 (lima) tahun, terutama dalam mengimbangi pertambahan djumlah penduduknja mendjelang tahun 1985 djuga dalam mempertahankan tidak ada pengangguran.

Sebaliknja bagi sektor2 jang non-produktif akan dikurangi setjara berangsur2, seperti misalnja djumlah pegawai.

Sedangkan bagi bidang Bangunan, akan disesuaikan dengan volume pembangunan-pembangunan jang ada dan jang sedang direntjanakan.

industri

Berdasarkan perhitungan akan kebutuhan tanah untuk industri dan usaha-usaha pengangkutan, maka sampai tahun 1985 diperlukan tanah seluas 7000 Ha.

Dalam penempatan industri ini diadakan penggolongan2 sebagai berikut :
1. Industri jang mengganggu - (jang sifatnja dapat menimbulkan gangguan-gangguan daerah kewismaan atau jang memerlukan tanah jang luas sekali).
2. Industri tak mengganggu - (jang sifatnja tidak begitu mengganggu daerah kewismaan).
3. Industri Rakjat/Desa - (jang sifatnja sama sekali tidak mengganggu daerah kewismaan)

Golongan ke 3 ditempatkan di-tengah2 lingkungan kewismaan dan didaerah2 tertentu segala sesuatu menurut kemungkinan perkembangan atau kebutuhan nja industri sematjam itu.

Golongan ke 2 ditempatkan dibagian Utara kota (lihat peta no.6) seperti daerah Antjol dan Pluit, mengingat fasilitas2 pelabuhan Pasar Ikan, adanja lintas kereta api, djaringan2 djalan besar untuk lalulintas tjepat, adanja daerah pergudangan jang luas dan adanja saluran2 air jang tjukup untuk kebutuhan industri.

Golongan ke 1 ditempatkan dibagian Timur kota, mengingat faktor2 sebagai berikut :

1. Keadaan alam :
   - berbatasan dengan pantai laut jang memungkinkan pembuatan pelabuhan chusus.
   - adanja banjak sungai2 jang mengairi daerah ini jang dapat memberikan airnja kepada industri2/dan jang dapat menjalurkan bahan-bahan sampah industri langsung kelaut.
   - adanja kemungkinan penggunaan gas alam untuk industri. Menurut penjelidikan terachir didaerah ini banjak terdapat sumber gas-alam.
   - keadaan tanah datar, tjotjok sekali untuk industri besar. Kondisi tanah didaerah ini tidak sesuai dengan daerah perumahan (rawa2).
2. Tenaga kerdja/ahli
   - kebanjakan dari kaum buruh industri berada dibagian Timur kota
   - pendatang2 dari luar Djakarta jang bekerdja sebagai buruh dalam lapangan industri sebagian besar datang dari djurusan Timur (Krawang dsb.)
   - tenaga2 ahli dewasa ini tjukup terkumpul di Djakarta.
3. Fasilitas2

   Administratip:
   - terkumpulnja semua Departemen2, lembaga2 dan badan2 pemerintah an pusat di Djakarta,
   - terkumpulnja semua perwakilan Diplomatik asing di Djakarta,
   - terkumpulnja perwakilan2 dagang asing di Djakarta,
   - terkumpulnja Bank2 baik Swasta maupun Negara.

   Fisik :
   - pelabuhan Tandjung Priok,

- djalan masuk utama ke Djakarta dari djurusan Timur,
- djalan by-pass, Djakarta-Bogor-Tjiawi,
- by-pass kereta api dan emplasemen Tjakung, sebagai setasiun pemilih, penjortir dan penjalur barang2,
- projek gas di Tandjung Priok jang antara lain akan menghasilkan - cokes bahan bakar utama untuk industri badja.

4. Modal dan bahan baku, telah didjelaskan dimuka.

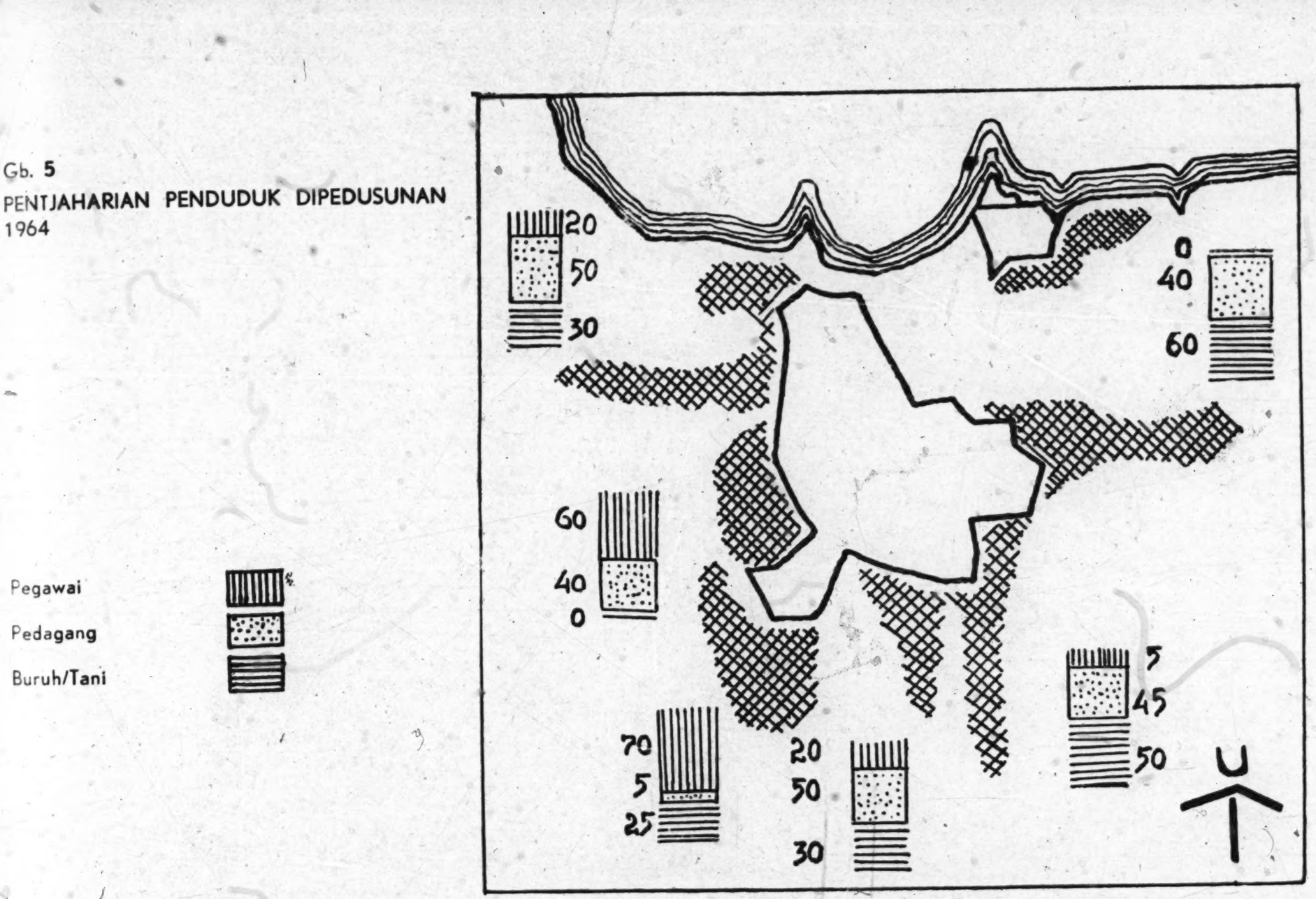
Melihat faktor2 diatas ini maka dapat dipertanggung djawabkan penempatan-industri berat bersifat pengolahan dibagian Timur Kota.

TABEL 3

RENTJANA LAPANGAN KERDJA PENDUDUK

Bidang	Djumlah orang 1961	% 1961	% 1970	% 1975	% 1980	% 1985	% dari djumlah penduduk 1985	Djumlah orang 1985
		dari djumlah angkatan kerdja						
I. Industri pengangkutan.	256.958	26	30	34	36	38	17,1	1.122.000
II. Perdagangan Bank - Bank.	221.562	22	23	24	25	26	11,7	754.000
III. Pegawai	140.545	15	15	16	19	20	9	580.000
IV. Djasa-djasa	153.310	16	12	11	10	10	4,5	290.000
V. Bangunan	79.838	8	15	12	8	4	1,8	116.000
VI. Lain-lain	62.994	6	5	3	2	2	0,9	58.000
VII. Penganggur	73.000	7	0	0	0	0	0	0
Djumlah	988.207							2.920.000
		100	100	100	100	100	45	
DJUMLAH PENDUDUK :		2.970.000	4.200.000	4.900.000	5.600.000	6.500.000		
tenaga kerdja (%) dari djumlah penduduk		33,2	35	38	41	45		
		1961	1970	1975	1980	1985		

Gb. **5**
PENTJAHARIAN PENDUDUK DIPEDUSUNAN
1964



Pegawai

Pedagang

Buruh/Tani

TASE TENAGA KERDJA

NGAN :

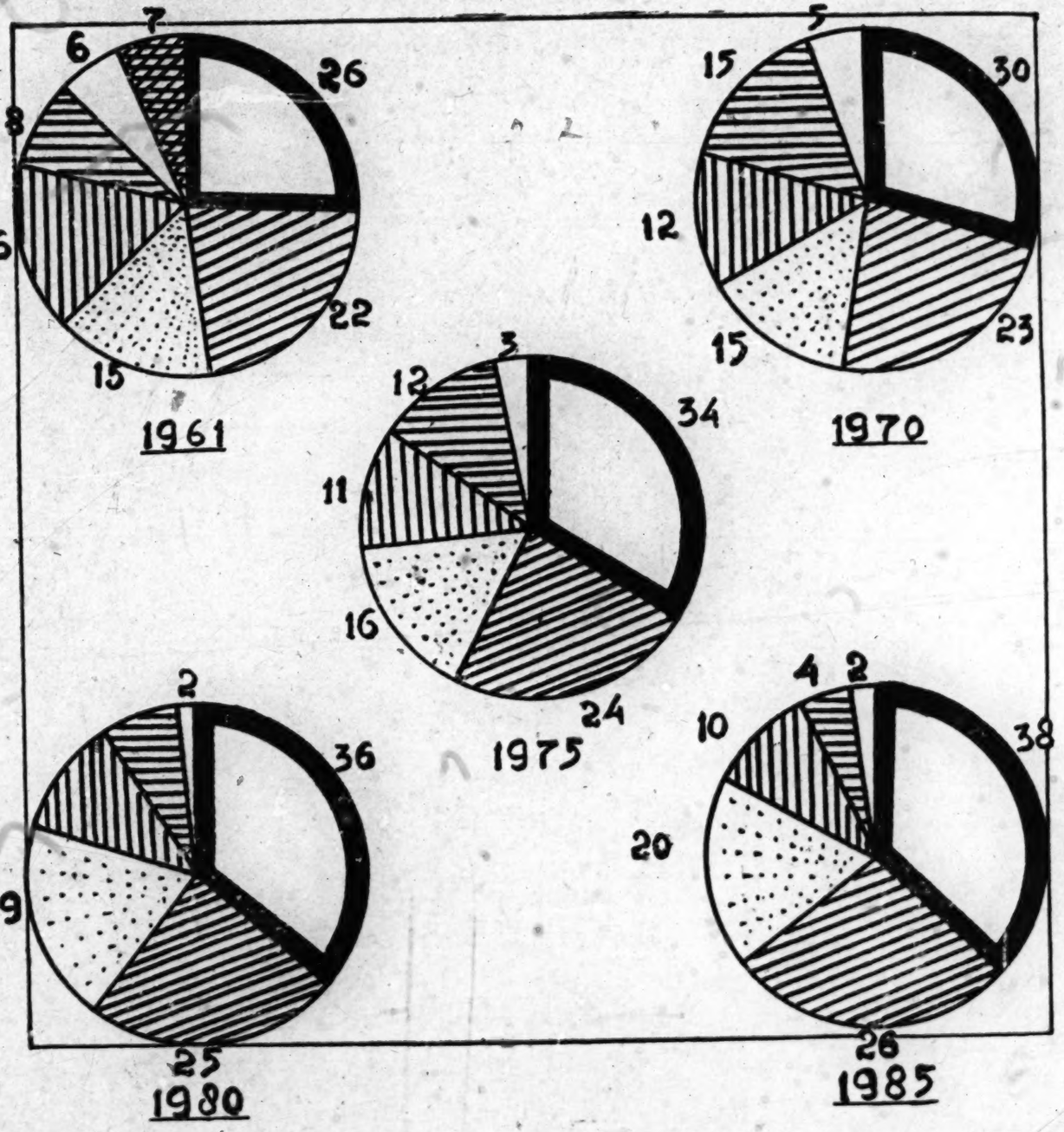
Pengangkutan

ngan/Bank

n

aha

gur



D. P e r u m a h a n

Lingkungan2 perumahan/kewismaan

Dalam rangka 20 tahun akan datang, maka setiap Rentjana2 Chusus Perumahan akan harus memperhatikan persjaratan2 sebagai berikut :

- Peruntukan wilajah.
  Lingkungan2 kewismaan dapat berbeda satu dengan jang lain, sesuai dengan peruntukan wilajahnja jang menetapkan penggunaan lingkungan-lingkungan tersebut, misalnja untuk daerah tjampuran, atau untuk para pegawai negeri, angkatan bersendjata, buruh dsb.
  Penetapan ini mengakibatkan perentjanaan djenis rumah jang berlainan pula, misalnja rumah berlapis, bergandeng, berdiri sendiri - dsb. Fasilitas2-njapun berbeda, tergantung dari letak lingkungan itu terhadap lingkungan2 disekitarnja.
- Kepadatan penduduk.
  Perentjanaan lingkungan harus selalu memperhatikan ketentuan2 kepadatan jang dalam garis besarnja, makin dekat kepusat makin tinggi kepadatannja.
- **Luas** lingkungan.
  Pada umumnja luas lingkungan dibatasi oleh djalan2 besar (lihat - peta kerangka djalan) atau batas2 alam, misalnja sungai,laut, lembah dsb.)
  Perentjanaan lingkungan harus sekaligus dilakukan dalam batas-batas tersebut.
  Tidak ada ketentuan mutlak mengenai luasnja satu lingkungan kewismaan, segala sesuatu ditindjau satu demi satu, disesuaikan dengan penghuni2-nja (pedagang, buruh, angkatan bersendjata dsb.) dan diperhatikan pula batas kenikmatan gerak dari pada penghuni2 dalam lingkungannja sendiri.
- Perlengkapan lingkungan.
  Dari semula sudah harus diperhitungkan fasilitas2 se-hari2 untuk 20 tahun akan datang. Perentjanaan2 perlengkapan lingkungan ini harus seiring pula dengan kemadjuan2 baik dalam bidang2 teknologi, pendidikan dsb.
  Sedangkan sifat perlengkapan lingkungan ini haruslah mentjakup segala kebutuhan2 hidup dari lingkungan tersebut, seperti marga, suka, dan karyanja.
- Keamanan dan kebersihan.
  Rentjana harus sedemikian rupa sehingga penduduk lingkungan terdjamin terhadap bentjana2 alam, kebakaran, kedjahatan, ketjelakaan lalulintas d.l.l.

Kebersihan lingkungan harus dapat dipelihara dengan mudah chusus dalam soal sampah dan saluran2 airterbuka.

Wilajah2 perumahan

Dalam Rentjana Induk Kota Djakarta ini telah ditundjuk daerah2 bagian-selatan dan Barat kota sebagai daerah2 perluasan perumahan kota dengan pertimbangan2 sebagai berikut :

- keadaan iklim jang baik
- keadaan tanah jang telah matang
- tjara pembuangan air jang mudah diselesaikan.

Ukuran2

Untuk mentjukupi kebutuhan perumahan diadakanlah perhitungan jang untuk maksud tersebut diperkirakan bahwa satu keluarga terdiri dari rata2 5 (lima) djiwa dan satu pintu rumah mempunjai minimum luas lantai 50 M2.

Kebutuhan perumahan

Kebutuhan perumahan dapat dipisahkan dalam 3 (tiga) kategori :

A. Perumahan jang diperlukan untuk menghinderkan semakin buruknja situasi perumahan sekarang.
B. Perumahan jang diperlukan untuk memperbaiki kondisi perumahan - sekarang hingga norma minimum.
C. Perumahan jang diperlukan untuk memperbaiki situasi perumahan - sekarang hingga norma jang diinginkan.

Pembangunan perumahan

Dalam 20 tahun kelak, tahun 1965-1985 direntjanakan untuk pembangunan rata2 50.000 (pintu) rumah baru setiap tahun oleh Pemerintah maupun Swasta sebagai berikut :

Kategori	No.	Persediaan untuk	Djumlah pintu rumah setiap tahun	%
A.	1.	Tambahan penduduk karena kelahiran minus kematian	12.000	24
	2.	Tambahan penduduk karena migrasi masuk minus migrasi keluar kota	13.000	26
B	3.	Penggantian rumah2 liar	12.000	24
	4.	Persediaan darurat menurut kebutuhan Pemerintah D.C.I. Djakarta *)	1.000	2
C	5.	Penggantian dari rumah2 tua jang rusak (2,5%)	11.500	23
	6.	Penggantian dari rumah2 jang dibongkar karena penertiban, peremadjaan, dan perluasan kota	500	1
		D j u m l a h	50.000	100

*). Persediaan untuk kategori B 4 meliputi :
   a. Pengurangan kepadatan tanah dengan rumah untuk mendapatkan lapangan terbuka d.l.l.
   b. pengurangan kepadatan penghuni rumah untuk mendapatkan "djumlah orang setiap kamar" jang diinginkan.
   c. persediaan untuk orang2 jang setjara darurat tinggal dihotel , losmen dsb.
   d. persediaan untuk keadaan darurat seperti kebakaran, bandjir dll menurut kebidjaksanaan Pemerintah Daerah Chusus Ibukota Djakarta.

Disamping kebutuhan akan djumlah rumah setiap tahun terdapat pula persjaratan-persjaratan baru mengenai kwalitas, luas dan letak rumah. Hal2 ini ditentukan setjara terperintji dalam Peraturan Bangunan jang baru.

E. Pola Hidjau dan Rekreasi

Didalam suatu kota jang dalam waktu 20 tahun akan datang mentjapai djumlah penduduk 6,5 djuta, akan sangat dibutuhkan sekali adanja lapangan2 terbuka dan tempat2 rekreasi bagi penduduknja, sebagai pelepas lelah dan pembangkit semangat dalam kesibukan kehidupan se-hari2, disamping adanja pola2 hidjau ini mendjamin adanja peredaran udara jang segar dan merata keseluruh pelosok kota.

Djalur hidjau

Djalur hidjau ini akan melingkari kota sebagai batas perkembangannja sedangkan lebar djalur sendiri 3 - 4 Km dengan pertimbangan2-nja adalah :

- tidak/belum banjak bangunan2 dan perumahan
- melebihi djarak maximum 15 Km dari pusat,
- chusus untuk pengamanan daerah sebelah Tenggara (lapangan udara Tjililitan),
- perlunja pengamanan permukaan tanah untuk peresapan air hudjan pada lapisan dibawah lingkungan pembangunan.

Direntjanakan pula djalur sematjam ini mendjorok ketengah kota, mengikuti keadaan tanah jang sesuai untuk itu (kali2, lembah2, bekas djalur hidjau jang lama, sawah2 dsb.), dimana nanti direntjanakan didalamnja bangunan-bangunan jang bersifat Pembinaan Djiwa dan Watak Nasional, antara lain tugu2, universitas2, bangunan2 Ibadah, Komplek Gelora Bung Karno, Gedung Pameran, Rekreasi2 dsb.).

Lapangan2 terbuka

Lapangan terbuka untuk tempat bermain beserta tempat hiburan aktif dan pasif sebaiknja disediakan bagi seluruh anggota keluarga dari jang muda sampai jang tua.

Lapangan terbuka disini dalam bentuk dan fungsinja dibagi atas :

- Squares atau Plaza jang bersifat menghias kota atau sebagian kota
- Halaman main, bagi anak2 jang berumur kurang dari 5 tahun
- Tanah lapang bagi anak2 jang berumur 5 sampai 15 tahun
- Lapangan olah raga bagi jang berumur 15 hingga 24 tahun
- Taman lingkungan
- Taman kota
- Permandian pantai
- Parkway
- Kebun2 bibit dsb.
- Taman2 nasional (kebon raya dsb.)
- penting pula termasuk dalam lapangan terbuka ini adalah kuburan2 dan taman2 pahlawan.

Didalam bentuk polanja, beberapa bentuk diatas dapat mendjadi satu atau bertjampur.

Rekreasi dan pusat2 sport

Baik dalam pola maupun dalam penggunaannja, kadang2 beberapa djenis lapangan-lapangan terbuka, rekreasi dan pusat2 sport digunakan setjara bertjampur.

Rekreasi2 jang bersifat lokal adalah, gedung2 bioskop, gedung2 kesenian, rumah2 bola dan sematjamnja jang dapat memberi hiburan diluar djam2 kerdja.

Rekreasi jang disamping bersifat lokal djuga dapat bersifat setjara Regional: Waduk Pluit, Pantai Antjol, Kebun Binatang, Situ Gintung dan Pulau Seribu.

Pusat2 sport di Djakarta dewasa ini jang terbesar adalah kompleks Gelora Bung Karno, tetapi dibeberapa lingkungan kota lainnja direntjanakan beberapa pusat sport jang lebih ketjil seperti swimming-pool, stadion-basket, badminton dsb.

F. Fasilitas dan Pelajanan Umum

Fasilitas dan Pelajanan Umum kota dalam keseluruhannja dapat dibedakan menurut sifat dan fungsinja atas :
- Pelajanan
- Keperluan sehari-hari
- Agama dan Kebudajaan
- Hiburan dan Rekreasi, untuk ini telah diuraikan terdahulu dimuka.

Pelajanan

Dalam matjam ini kita bedakan pula atas Pendidikan (sekolah2 dsb.), Kesenian (klinik2, rumah sakit dsb.) dan pelajanan air minum, gas dan listrik.

sekolah

Sekolah Dasar di Djakarta mempunjai 6 kelas, masing2 kelas mempunjai 40 murid. Demikian sebuah S.D. jang mempunjai 6 kelas dapat menampung 240 murid, jang umurnja antara 6 sampai 14 tahun. Karena di Djakarta anak2 antara 6 dan 14 tahun menurut sensus 1961 berdjumlah 15% dari seluruh penduduk, maka S.D. jang mempunjai 6 kelas dapat disediakan untuk rata2 $\frac{100}{15}$ X 240 = 16000 penduduk, atau dibulatkan untuk 1500 penduduk.

Untuk dapat berdjalan baik maka satu kesatuan Wisma (perumahan) dapat mempunjai antara 6000 dan 12000 penduduk. Djika diambil 6000 penduduk bagi satu kesatuan Wisma, maka untuk djumlah seharusnja disediakan 4 S.D masing2 dengan 6 kelas atau S.D. dengan 12 kelas jang digunakan 2 kali sehari.

Selandjutnja disamping S.D. diperlukan pula S.L.P. 3 buah.
Dari beberapa kesatuan Wisma tersebut achirnja harus kita perlukan sekolah jang lebih tinggi lagi (misalnja S.L.A. dsb.)

Sementara dalam Rentjana Induk ini, angka2 tersebut masih belum mengikat dan masih perlu untuk ditindjau kembali pada Rentjana2 jang lebih chusus kemudian.

Sekolah Dasar sebaiknja tidak terlalu djauh dari rumah, sehingga anak2 dapat berdjalan kaki dengan aman. Djarak maximum (jang diinginkan) 1000 meter dan sedapat mungkin menghindari penjeberangan2 lalulintas kereta-api atau mobil, dalam perdjalanan anak2 ke dan dari sekolah kerumah.

kesehatan

Dimasukkan dalam golongan ini adalah klinik2, rumah2 sakit atupun kegi

aan-kegiatan kesehatan lainnja (B.K.I.A. dsb.).
Klinik2 akan didirikan kemudian menurut kebutuhannja. Diharapkan setiap lingkungan kewismaan mempunjai pelajanan2 sendiri untuk kebutuhan sehari-harinja.

air minum, gas, listrik

Air minum.
Pada waktu-kini, penggunaan atau rata2 pemakaian air di Djakarta adalah 150-200 liter/orang/hari, sehingga sumber air dari mata air Tjiamas jang berkekuatan 500 liter/detik ditambah dengan instalasi air bersih Pedjompongan jang berkekuatan 2000 liter/detik pada dewasa ini sudah kurang, terutama pada tempat2 jang djauh dari sistim distribusi, atau daerah-2 jang tinggi.

Pada Rentjana Induk persediaan air minum direntjanakan untuk menambah persediaan air dengan menaikkan angka pemakaian tiap orang setjara bertingkat, jang tentunja harus diikuti dengan penambahan sumber2 produksi seperti jang didjelaskan dibawah ini.

rentjana djangka-pende k

Perluasan instalasi Pedjompongan dari kapasitas 2000 liter/detik mendjadi 5000 liter/detik.
Pelaksanaannja sudah dilakukan dan diharapkan selesai dalam tahun 1968, sehingga produksinja nanti akan menaikkan persediaan air dari 100 liter mendjadi 120 liter / detik/hari untuk ± 75% penduduk Djakarta.

rentjana djangka-sedang

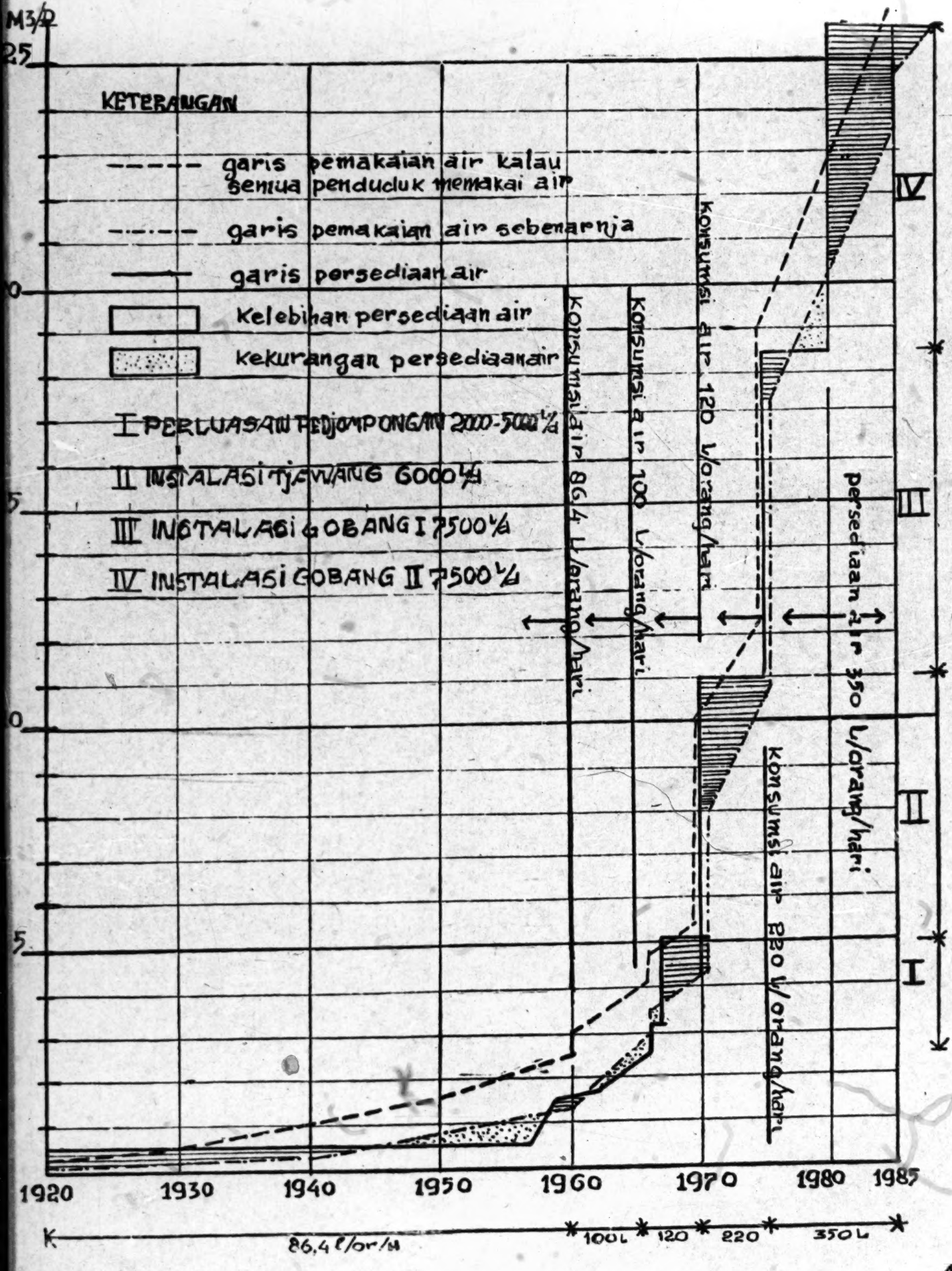
Pembangunan instalasi Tjawang dengan kapasitas sampai 6000 liter/detik, diharapkan dapat dimulai pembangunannja dalam tahun 1970, jang akan mendapat air dari Datiluhur.
Hal ini akan dapat menaikkan persediaan air mendjadi 220 liter/orang/hari untuk ± 80% penduduk Djakarta.

rentjana djangka-pandjang

Projek waduk Gobang pada Tjisedane hulu. Sumber ini adalah jang terbaik dalam kwalitas, berhubung masih murni dan kapasitas jang tjukup besar. Sumber ini akan memberikan air minum dengan kapasitas 2 kali 7500 liter/detik untuk kira2 95% penduduk Djakarta ditahun 1985 jang ditaksir ada 6.500.000 orang.

Persediaan/pemakaian air tiap orang sehari	1957	1957-1965	1965-1970	1970-1975	1975-1980
	86,4 lt	100 lt	120 lt	220 lt.	350 lt

atau kebutuhan air oleh seorang/hari)



Listrik.

Keadaan kelistrikan di Djakarta sekarang dan rentjana kelistrikan dimasa depan dapat didjelaskan sebagai berikut :

keadaan sekarang

Keadaan sekarang sampai dengan tahun 1966 adalah sebagai berikut :

Keadaan kelistrikan sebenarnja untuk Djakarta:

No. urt	Tahun	Djumlah penduduk	Djumlah langganan listrik	Beban terpasang(KW)	Beban puntjak jang ditjapai(KW)	Djatah watt kapasita
1.	1963	3.200.000	90.000	74.000	45.000	23
2.	1966	3.800.000	100.000	82.000	60.000	22

Dari tabel diatas djelas bahwa pada tahun 1966 adalah merupakan kemunduran bila dibandingkan dengan tahun sebelumnja jakni tahun 1963.
Hal tersebut disebabkan :

- tidak sesuainja penjediaan dan pemakaian tenaga listrik.
- tidak mempunjai djaring2 distribusi jang ada dalam menampung rasising demand akan tenaga listrik oleh konsumen
- tidak adanja biaja untuk menambah kemampuan pada dua sebab diatas
- terlalu tjepatnja perkembangan penduduk Djakarta.

Keadaan pembangkitan :

No. Urt.	Pusat pembangkitan	Daja terpasang (KW)	Daja maximum jang dapat dibangkitkan (KW).
1.	P.L.T.U. Priuk	50.000	27.000
2.	P.L.T.U. Gambir	11.000	5.000
3.	P.L.T.D. Kebajoran	12.500	10.000
4.	P.L.T.D. Antjol	12.000	4.500
5.	P.L.T.D. Karet	12.000	4.500
	D j u m l a h	97.500	47.000

Keadaan beban :

No.	Nama Gardu Induk	Daerah pemakaian	Beban maximum
1.	G.I. Tjawang	Tjawang dan sekitarnja	2.000 Kw
2.	G.I. Djatinegara	Djatinegara dan sekitarnja	5.000 KW
3.	G.I. Gambir	Gambir dan sekitarnja	15.000 KW
4.	G.I. Antjol	Kemajoran dan sekitarnja	7.000 KW
5.	G.I. Angke	Kota dan sekitarnja	9.000 KW
6.	G.I. Karet	Kebajoran, Menteng termasuk Hotel Indonesia, Sarinah dan sekitarnja	22.000 KW
	Djumlah beban maximum		60.000 KW

Tjatatan : Pada achir tahun 1963 keadaan beban maximum tersebut adalah sebesar 45.000 KW.

Bantuan Tenaga dari luar Djakarta.:

Guna mengatasi kekurangan tenaga listrik sebesar maximum (60.000 - 47.000) KW = 13.000 KW ini, maka diminta kan bantuan tenaga dari sentral-sentral hydro diluar Djakarta (Bogor dan Djawa Barat bagian Timur, termasuk Djatiluhur).

Perintjian Pemakaian Beban :

No.	Djenis beban	Beban terpasang	Beban puntjak (KW)
1.	Untuk rumah tangga	32.000	32.000
2.	Untuk perdagangan	16.500	11.500
3.	Untuk industri	31.000	14.000
4.	Untuk penerangan djalan	1.000	1.000
5.	Untuk kereta api	1.500	1.500
	D j u m l a h	82.000	60.000

target kebutuhan listrik untuk Djakarta

Target kebutuhan tahun 1970 dan tahun 1985

Target kebutuhan listrik untuk Djakarta :

No.	Tahun	Djumlah penduduk	Djumlah langganan listrik	Kebutuhan tenaga (KW)	Minimum tenaga yang harus disediakan (KW)	Djatah watt / kapasita
1.	1970	4.200.000	336.000	242.000	207.440	58
2.	19					

Perintjian pemakaian beban tahun 1970 :

No.	Djenis beban	Beban terpasang (KW)	Beban puntjak (KW)
1.	Untuk rumah tangga	136.000	136.000
2.	Untuk perdagangan	27.200	19.040
3.	Untuk industri	72.400	32.500
4.	Untuk penerangan djalan	4.900	4.900
5.	Untuk K.A. listrik	1.500	1.500
	D j u m l a h	242.000	193.940

Perintjian pemakaian beban tahun 1985 :

No.	Djenis beban	Beban terpasang (KW)	Beban puntjak (KW)
1.	Untuk rumah tangga	684.450	684.450
2.	Untuk perdagangan	136.890	95.823
3.	Untuk industri	400.000	180.000
4.	Untuk penerangan djalan	10.000	10.000
	D j u m l a h		

pemakaian tenaga listrik perkapita

Dari rentjana tersebut diatas, maka djatah tenaga listrik perkapita untuk penduduk Djakarta adalah watt/kapita pada tahun 1985

Sebagai bahan perbandingan dibawah ini tertjatat djatah tenaga listrik per kapita untuk negara2 tetangga :

Negara	Tahun	Watt per kapita
New Zealand	1955	465
Djepang	1955	148
M e s i r	1957	24
T u r k i	1954	23
S y r i a	1954	19
I n d i a	1956	9
Malaya	1958	7

Gas.

kegunaan gas

Gas kota sebagai bahan pemanas, bila ditindjau dari sudut keamanan, kebersihan, flexibelitas, serta efficiensi lebih menguntungkan dari pada bahan2 bakar lainnja, maka pemakaian gas ini sudah selajaknja untuk lebih diperluas, sedjadjar dengan kenaikan taraf hidup penduduk terutama dikota modern seperti Djakarta.

Ketjuali meninggikan taraf hidup penduduk perluasan penggunaan gas kotakan :

- menekan pemakaian bahan kaju dan minjak (kerosene) dalam kota sebagai bahan bakar, untuk penggunaan jang lebih tepat dan lebih ekonomis dalam perkembangan hidup modern.
- merangsang pertumbuhan perindustrian ringan disekitar kota jang merlukan bahan pemanas jang aman, flexibel serta efficien, seperti industri bahan makanan termasuk restaurant, gelas, bola lampu, kaleng, textiel, keramik, obat2-an dll. serta perindustrian kimia jang mempergunakan ter, hasil samping produksi gas, sebagai bahan baku.
- merangsang pertumbuhan perindustrian berat, pabrik2 logam, bengkel tjor besi badja, industri spare-parts, perkapalan dll. jang mempergunakan kokas, bahan ikutan produksi gas batu bara, sebagai bahan baku tambahan utama.

Target kebutuhan masa depan	Chusus untuk kota Djakarta pengembangan untuk 20 tahun sedjak 1965 s/d 1985 telah direntjanakan pengembangan jang flexible jang akan meliputi tahap2 sebagai dibawah, dengan penekanan pemikiran guna memanfaatkan penggunaan batu bara bermutu rendah serta gas alam jang telah ditemukan terdapat disekitar kota Djakarta sendiri.
Tahap I 1965- 1970.	1965-1968 membendung kemerosotan produksi. 1968-1970 rehabilitasi guna memanfaatkan "full capacity" pabrik gas di Djl.Ketapang termasuk penjelesaian Pabrik Peralatan Perindustrian Gas di Klender.
Tahap II 1970-1975	Perluasan guna memenuhi perkembangan kebutuhan kota inti serta Kebajoran.
Tahap III 1975-1980	perluasan produksi guna memenuhi perluasan kota Djakarta dengan harapan telah dapat memulai dengan introduksi gas alam. Penindjauan kemanfaatan pabrik Gas di Djl. Ketapang.
Tahap IV 1980-1985	Memperbesar produksi dengan penekanan kemanfaatan penggunaan gas alam serta batu bara bermutu rendah untuk memenuhi kebutuhan rata2 100 m3/kapita/tahun.
	Rentjana pengembangan berikutnja dengan taraf hidup warga-kota jang tjukup tinggi, pemakaian gas dapat ditingkatkan untuk mentjapai ½ m3/kapita/hari dan selandjutnja mengikuti perkembangan jang pesat bagi penghidupan modern jang akan datang.
Produksi gas	Dalam perluasan produksi gas jang dibuat (manufactured gas) difikir-kan penempatan pabrik2 gas di Kebajoran Lama dan atau pinggiran kota sebelah Barat Laut, sedang untuk daerah perindustrian disebelah Timur Djakarta difikirkan pemasukan gas alam jang diperoleh dari daerah Krawang. Kesemuanja dihubungkan dengan saluran melingkar dengan penampung2 gas dibeberapa tempat pinggiran kota.
	Perlu diketahui bahwa letak dari pabrik diatas masih akan disesuaikan dengan kondisi2 setempat.
	Djaring2 pipa hantar sepandjang + 200 Km untuk keperluan 8000 langganan pada tahun 1985 perlu direhabilitir serta diperluas dengan pipa2 hantar ...

utama mengikuti perkembangan djalan2 raja serta alat angkut lain guna keperluan langganan jang diperkirakan akan berdjumlah 360.000 di-tahun2 1960-an.

TABEL 4

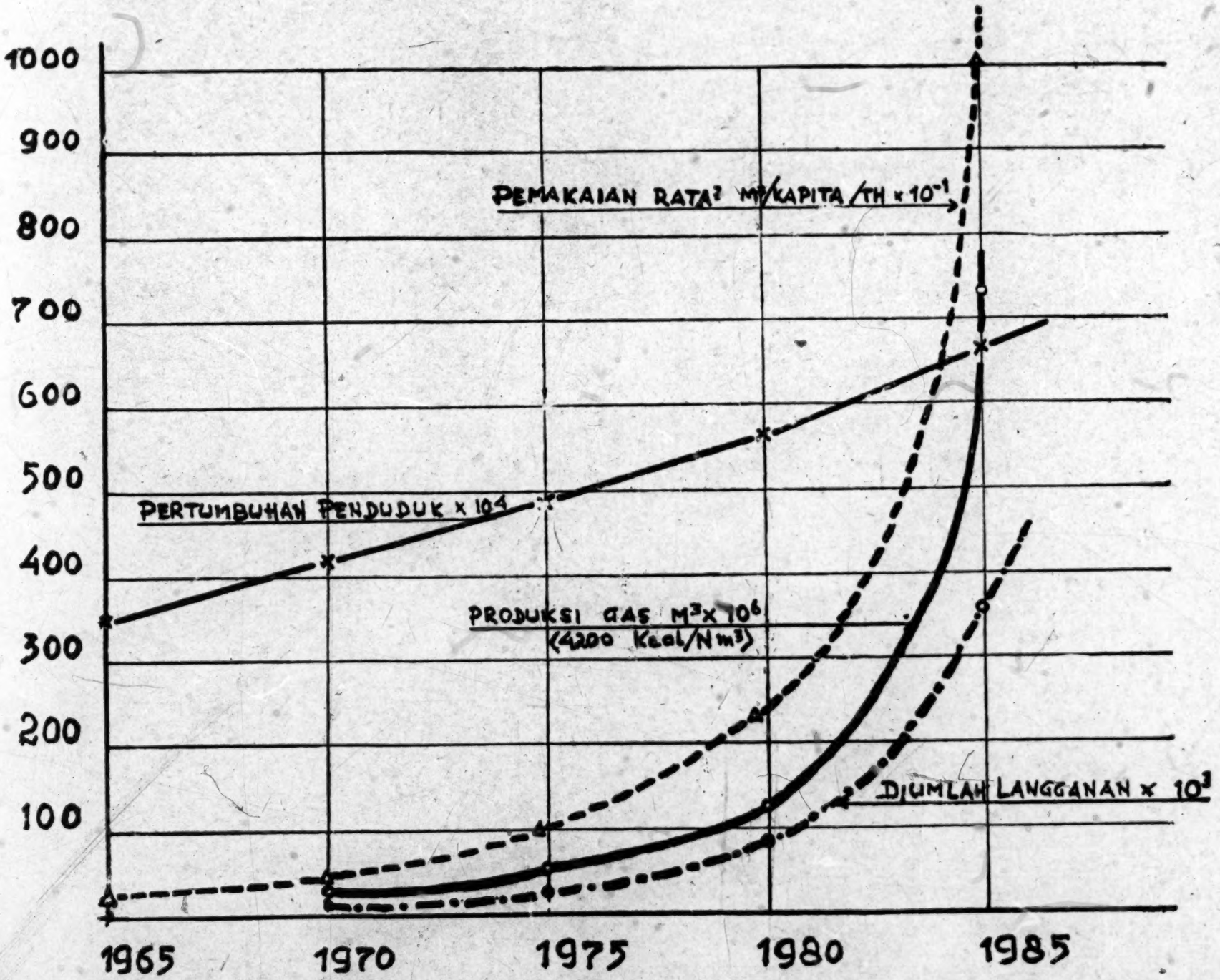
RENTJANA PERKEMBANGAN GAS KOTA DJAKARTA

TAHUN 1965 s/d 1985

Achir tahun	Djumlah penduduk X 10^6	Produksi Gas (m3/tahun) X 10^6 1)	Hilang %	Pendjualan gas (m3/tahun) X 10^6	Pemakaian rata2/m3/lang./th. X 10^3	Djumlah langganan X 10^3	Langganan penduduk %	Pemakaian rata2 (m3/kapita/th. 2).	Produksi kokas-tjor (ton)3)
1965	3,5	14,0	16,0	11,8	1,438	8,164	0,23	3,38	60
1970	4,2	20,4	15	17,4	1,460	11,90	0,28	4,14	10.000
1975	4,9	57,0	10	51,2	1,460	35,0	0,72	10,35	11,800
1980	5,6	124,2	10	112,0	1,460	76,5	1,36	20,0	11.800
1985	6,6	730,0	10	654,0	1,820	360,0	5,55	101,0	11.800

Tjatatan : 1). Satuan m3 diperhitungkan sebagai m3 gas kota dengan nilai kalori 4200 kcal./Nm3.
2). Angka perbandingan tahun 1957/m3/kap/tahun Indonesia 0,5, Djepang 33,0 - Perantjis 82,0 - Djerman Barat 95,0 - Belanda 130,0 - Inggris 300,0.
3). Diperkirakan tahun 1985 telah ada pabrik kokas dekat tambang batu bara Ombilin/Bukit Asam hingga produksi di Djakarta tak begitu berarti.
4) Diharapkan tahun 1985 telah dapat memproduksi gas alam jang murah setjara besar2-an, sedang taraf hidup telah tjukup baik pemakaian gas akan meningkat dengan menjolok.

-- sumber: Perusahaan Gas Negara Pusat Biro Operasi & Logistik --


1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
PEMAKAIAN RATA² M³/KAPITA/TH x 10⁻¹
PERTUMBUHAN PENDUDUK x 10⁴
PRODUKSI GAS M³ x 10⁶
(4200 Kcal/N m³)
DJUMLAH LANGGANAN x 10³
1965
1970
1975
1980
1985

Gb. 8

Pemadam kebakaran.

Untuk mentjegah terdjadinja bahaja2 kebakaran dikota, maka beberapa daerah diharuskan dibangun memurut bahan2 jang permanen (bahan2 jang fire-proof). Disamping daerah2 itu harus tahan kebakaran (fireproof) perlu disiapkan suatu sistim team pemadam kebakaran jang dengan mudah dan tjepat dapat langsung ke-tempat2 jang kebakaran. Untuk itu sebaiknja pada setiap pos Polisi harus ada pemadam kebakaran dengan luas daerah maximum setiap 4 Km2.
Disamping itu untuk memudahkan pemadam kebakaran maka blok2 perumahan, djarak maximum dari djalan satu ke djalan lain 200 M.

Keperluan se-hari2

Termasuk golongan ini adalah Pertokoan, Pasar2 dan Hotel2.

Pertokoan dibagi dalam 4 matjam :
1. pertokoan kota, seperti Glodok dan Tanah Abang
2. pertokoan wilajah, seperti Pasar Baru, Nusantara
3. pertokoan lingkungan, seperti Djalan Sabang, Tjikini, Majestic, untuk wilajah2 besar
4. pertokoan ketjil, ditiap-tiap kesatuan Wisma jang disatukan pula dengan pasar2.

Pasar2 disesuaikan dengan besarnja lingkungan2-nja, dan biasanja pasar2 ini disatukan dengan beberapa toko dan aktivitas2 ketjil lainnja, dalam suatu lingkungan Wisma, terutama untuk melajani kebutuhan belandja tiap hari.

Hotel2 dapat dibedakan antara hotel2 taraf internasional dan nasional/ lokal.

Agama dan Kebudajaan

Termasuk ini adalah pelajanan2 umum berupa tempat2 ibadah seperti mesdjid-mesdjid kota, mesdjid2 jang lebih ketjil sampai langgar2 menurut kebutuhan, geredja2 dsb.

Sedangkan pusat2 kebudajaan jang djuga bisa berfungsi lainnja seperti balai2, gedung2 kesenian dsb.diatur kemudian menurut kebutuhan2 setiap lingkungan.

Banjak angka2 belum dapat ditentukan sekarang, dan masih akan ditindjau dan ditentukan kemudian, berdasarkan perhitungan2 jang lebih tepat, terutama pada Rentjana2 Chusus.

G. Pola lalu-lintas dan Komunikasi.

Beberapa pedoman

Dalam perentjanaan kerangka djalan2 untuk Djakarta, direntjanakan setjara "sistim blok" atau sistim sel. Artinja bahwa setiap pusat2 aktivitas besar dihubungkan langsung dengan djalan2 raya utama (misalnja : pusat2 perdagangan, industri, perumahan dsb.). Sedangkan didalam setiap aktivitas tadi direntjanakan pola2 tersendiri jang dalam keseluruhan kota menudju pada saluran2 djalan utama tadi.
Dengan demikian setiap djalan utama mempunjai fungsi2 sendiri, seperti djalan2 raya menudju pusat2 kerdja/industri, djalan2 by-pass bagi lalu lintas antar kota/keluar-masuk kota, djalan menudju pusat2 pertokoan , perumahan dsb.

Harus djelas pola lalulintas bermotor dan tidak bermotor.
Bagi persimpangan2 jang tidak berlapis, diusahakan pemakaian lampu2-lalulintas dengan pengaturan waktunja jang tepat.
Sedangkan bagi persimpangan2 djalan2 utama jang mempunjai fungsi arat nadi bagi kota, diperlukan persimpangan2 bertingkat.
Begitu pula persimpangan2 atau pemotongan2 antara djalan2 rel dan kereta api dan djuga djalan2 untuk kendaraan tak bermotor,diusahakan bertingkat, sehingga mentjegah terdjadinja bermatjam2 kematjetan dan ketjelakaan.

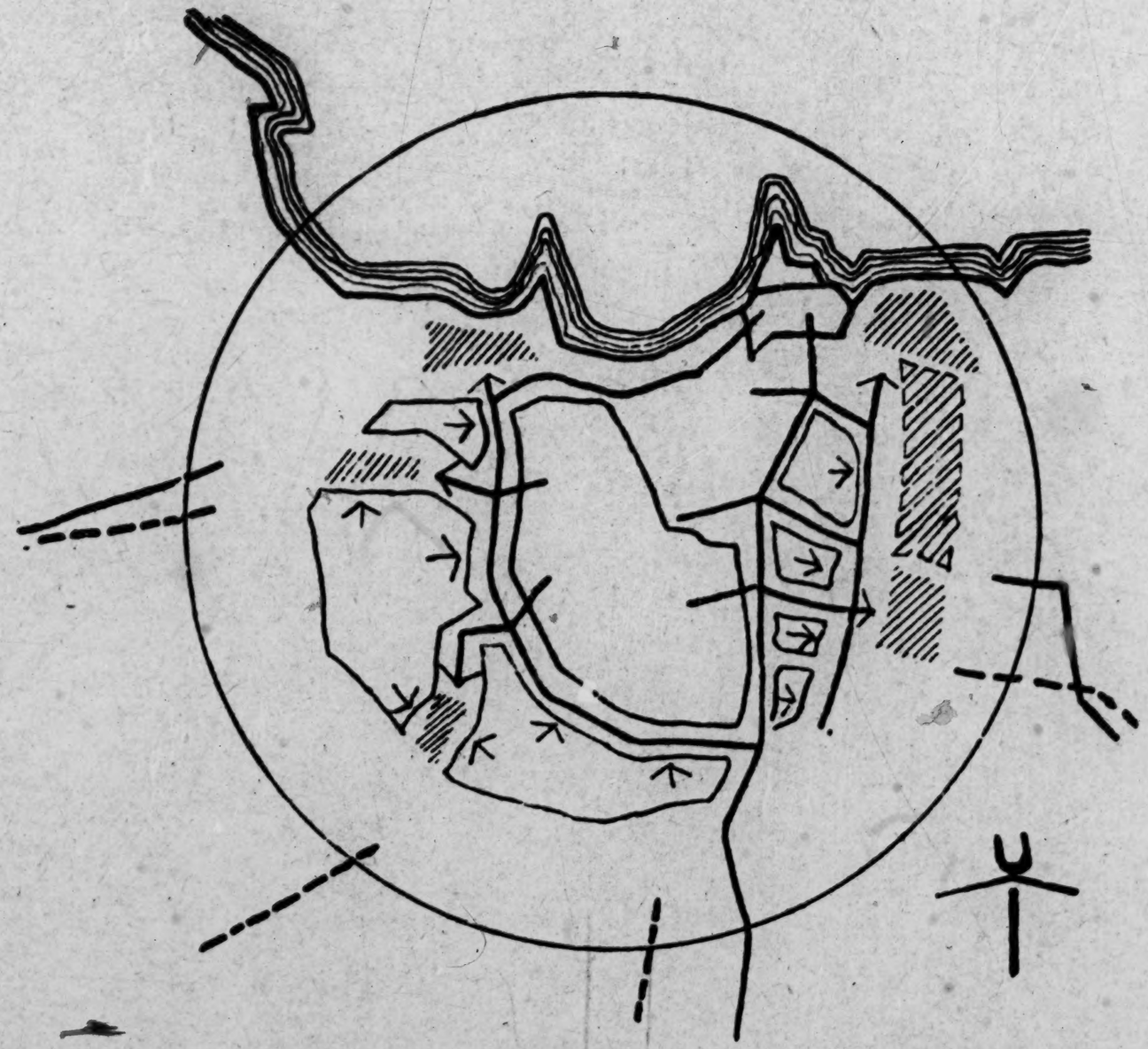
Djalan2 raja utama tersebut harus minimum mempunjai 4 djalur dan maximum 8 djalur. Diusahakan pula agar konstruksi djalan2 utama memakai konstruksi kelas I (aspal beton).

Aliran2 lalu-lintas

Volume lalulintas terbesar dewasa ini adalah pordjalanan jang menudju ke-tempat2 kerdja utama (journey to work) dan sebaliknja (pada djam-2 tertentu). Sedangkan porosnja dalam hal ini adalah arah Utara-Selatan, dan sebaliknja.

Dengan perkembangan perluasan kota pada masa dapan (Rentjana Induk), di mana pusat2 kerdja/industri lebih banjak dikonsentrir di-daerah2 sebelah Barat dan Timur, maka diharapkan dengan pola jang baru ini akan dapat mengurangi volume pada poros Utara-Selatan dan mengalihkannja pada djalan2 lingkar utama jang langsung melajani pusat2 kerdja.

PENDUDUK KETEMPAT-
INDUSTRI – 1985.



Sedangkan aktivitas aliran2 jang menudju pusat2 perbelandjaan/perto - koan kota, jang sebenarnja merupakan intermediate transit, akan banjak menggunakan djalan2 radialnja.

Fasilitas pengangkutan umum lokal

Sudah sedjak dahja bagi kota Djakarta jang dewasa ini hampir mentjapai djumlah penduduk 3.800.000 mempunjai suatu sistim djaring2 lalulintas dan pengangkutan umum jang baik, dimana dapat melajani sebagian besar kebutuhan warganja.

Dalam Rentjana Induk ini sangat diutamakan adalah pengangkutan umum, baik pelajanan dengan bus2 kota maupun kereta-api kota, dimana diha - rapkan bahwa 50% dari kebutuhan pengangkutan umum akan dilajani oleh bus kota dan lain2, dan 50% lagi oleh kereta-api.

target Pengangkutan Umum

Dalam penentuan target ini terutama diperhitungkan banjaknja penduduk jang harus diangkut pada "peak hour", jakni waktu dimana orang2 pergi ke atau kembali dari kantor2, tempat2 kerdja, sekolah dan sebagainja.

Untuk itu maka diperhitungkan seluruh labor force jang ada ditambah pula dengan djumlah sebagian peladjar dan mahasiswa.

Dalam tabel dibawah ini dapat dilihat rentjana banjaknja penumpang jg diangkut menurut djenis pengangkutan kota.

TABEL 5

PENDUDUK JANG DIANGKUT MENURUT DJENIS PENGANGKUTAN KOTA DALAM "PEAK HOUR"

No.	Djenis angkutan	Djumlah jang diangkut				
		1965/1966	1970	175	1980	1985
1.	Kereta-api	5.000 1)	5.000 1)	300.000	950.000	1.600.000
2.	Personal (sedan,motor)	300.000	300.000	350.000	350.000	350.000
3.	Kendaraan non motor (betjak/sepedah)	450.000 2)	450.000 2)	450.000 2)	250.000	250.000
4.	B u s	500.000	850.000	900.000	950.000	1.000.000
	Djumlah jang harus diangkut	1.250.000	1.600.000	2.000.000	2.500.000	3.200.000

1). Angka ini relatip ketjil ω nol
2). Komposisi dari pada betjak dan sepeda lebih ditekankan kepada berkurangnja betjak dan bertambahnja sepeda. Pada awal tahun 1980 diperkirakan betjak sudah tidak berfungsi lagi sebagai alat pengangkutan.

Dasar analisa dan perkiraan pada tabel tersebut diatas :
1. perhitungan berdasarkan kebutuhan untuk peak hour sadja.
2. komposisi perlengkapan alat angkutan umum pada tahun 1965/1966 dan keinginan komposisi tersebut pada tahun 1985, bahwa pada tahun 1985 daja angkut kereta-api harus melajani setengah dari pada djumlah pelajanan angkutan umum.
3. alat angkutan dengan bus dihitung dengan satuan 4 rit 40 orang dan untuk personil (sedan,motor) dengan satuan rata2 3 orang.
4. perkiraan pemakai djalan pada tahun 1965/1965 antara personilcar dan bus adalah 97 : 3, diharapkan pada tahun 1987 menjadi 90 : 10 (djontoh : dinegara lain berkisar antara 7 : 3 dan 15: 1).

Pengangkutan umum bus kota

Pada tabel ini dapat ditjatat kesimpulan sebagai berikut :

- pada tahun 1965/1966 kebutuhan pengangkutan dengan bus sebenarnja adalah 3.100 buah bus.

Ternjata pada keadaan sekarang dari djumlah penumpang jang harus diangkut (500.000) dapat diangkut dengan bus pemerintah (umum dan dinas) bus swasta dan truk jang berfungsi sebagai alat angkutan umum (Tavip, Den.Ang.Karja dan lain2) berdjumlah 250.000 orang.
Sehingga pemetjahan masalah angkutan umum pada waktu ini adalah untuk melajani alat angkutan bagi sedjumlah (500.000-250.000) = 250.000 orang, jaitu ω 1500 buah bus (crash program).

- pada tahun 1970 :
  djumlah bus jang sebenarnja dibutuhkan adalah 5300 buah bus.
- pada tahun 1975 :
  djumlah bus jang sebenarnja dibutuhkan adalah 5650 buah bus
- pada tahun 1980 :
  djumlah bus jang sebenarnja dibutuhkan adalah 5950 buah bus

- pada tahun 1985 :
djumlah bus jang sebenarnja dibutuhkan adalah 6250 buah bus.

Perlu ditambahkan disini bahwa pada tahun 1975 adalah merupakan tahap jang terberat, karena adanja dua penjelesaian masalah angkutan umum jang ponting, jaitu mulai dihilangkannja fungsi betjak sebagai alat angkutan umum dan dimulainja pembangunan djaringan kereta-api jang baru.

pengangkutan umum kereta api kota

Dari hasil2 analise dan perbandingan dengan beberapa kota besar lainnja (diluar Negeri), maka bagi Djakarta ini, mutlak diperlukan adanja djaringan pengangkutan umum kereta api.

Untuk menghindarkan kematjetan2 jang timbul maka direntjanakan bahwa djaringan pengangkutan umum kereta api ini tidak sepermukaan dengan djaringan pengangkutan bus atau lalulintas lainnja, sehingga betul2 dapat merupakan "rapid transit" (pengangkutan tjepat) jang tidak terganggu, jang sangat diperlukan dalam suatu kehidupan kota besar.

Dari tabel 9 diatas dapat ditjatat bahwa :
- periode sampai 1970 adalah periode pengamanan dari fasilitas2 jang-ada,
- periode tahun 1970-1975 adalah periode penjempurnaan dan pembangunan djaringan2 baru jang tidak sepermukaan,
- tahun 1975 pengangkutan umum kereta api (djaringan jang baru) mulai berdjalan dengan route2 utama jakni Kebajoran - Kota dan Djatinegara-Kota,
- sedangkan untuk periode2 selandjutnja adalah penambahan djaring2 baru jang sesuai dengan tahap pembangunan/perluasan kota Djakarta sendiri.

Fasilitas Pengangkutan-umum Interlokal

pengangkutan darat

Bagi pengangkutan umum antar kota dimana dilajani oleh bus2 umum dan kereta api, akan dipusatkan pada suatu tempat jang mempunjai hubungan-2 langsung keluar/masuk kota dengan mudah.

"Terminal pusat" ini ditempatkan di Manggarai, sehingga untuk keperluan tersebut Manggarai direntjanakan selain sebagai terminal pusat bagi penumpang2 jang masuk dan keluar Djakarta, perlu dilengkapi pula dengan

hotel2, losmen2, restoran2 dsb. sehingga Manggarai betul2 representatip sebagai suatu "pintu gerbang" bagi Djakarta.

Selandjutnja bagi penumpang jang datang/masuk Djakarta dari kota/daerah lain akan tiba di Manggarai, dimana perdjalanan selandjutnja sampai kerumah akan dilajani oleh pengangkutan umum dalam kota jang terdiri dari kereta api bawah tanah, bus2 kota, micro-bus, taxi ataupun betjak bagi lingkungan2 jang tidak terlalu luas (dengan tjatatan bahwa betjak lambat laun akan dihapuskan).

Dengan adanja terminal pusat ini maka djalan2 kereta api interlokal hanja akan mempunjai route2 :

1. Tjakung - Djatinegara - Manggarai - Tanah Abang - Kota.
2. Kota - Tanah Abang - Serang.
3. By-pass train : Tjakung - Tandjung Priok - Kota.

Stasiun kereta api Tanah Abang dan Kota hanja berfungsi sebagai sub-terminal (bagi passanger), sedangkan setasiun Tandjung Priok terutama sebagai pusat pergudangan, mengingat letaknja dipelabuhan dan daerah industri.
Setasiun Tjakung merupakan stasiun penjimpanan dan penjortiran barang-2 jang datang dari luar dan dalam kota, maka diperlukan emplasemen langsiran jang luas disertai pergudangannja.
Disamping itu ada stasiun2 ketjil seperti Senen, Djatinegara, Gambir, Komajoran jang merupakan stasiun2 sub-way.

parkir

Termasuk pula fasilitas lalulintas adalah tempat2 parkir.
Dewasa ini tempat2 parkir di Djakarta, terutama pada pusat2 aktivitas - kota masih sangat kurang dan tidak djarang mengakibatkan kematjetan2 dan delay.

Untuk masa depan ini direntjankan tempat2 parkir jang tjukup pada setiap pusat2 kegiatan kota (pusat perdagangan/pertokoan, pusat2 kantor, pusat-pusat industri, pusat2 rekreasi dll.), seperti di-daerah2 Kota-Glodok, Madjapahit - Nusantara, Pasar Baru, Senen, Djalan Sabang/Sarinah - dll.

pengangkutan udara/ pelabuhan udara

Dewasa ini Djakarta mempunjai 3 buah lapangan udara. Dua buah diantaranja mempunjai kegunaan chusus jaitu A.U.R.I. (Tjililitan dan Tjurug), se

dang jang satu lagi adalah lapangan Udara Internasional Kemajoran.

Untuk djangka waktu tertentu, lapangan udara Kemajoran masih dapat menampung penerbangan2 intercontinental dengan pesawat2 jetnja, tetapi untuk masa djauh kedepan dimana kemadjuan teknologi telah memungkinkan digunakannja jet2 supersonic dalam tudjuan2 kommersiel, maka lapangan udara Kemajoran tersebut dengan segala penjempurnaannja, tidak mungkin lagi dapat menampungnja.

Untuk itu maka telah ditundjuk oleh Rentjana Induk ini suatu lapangan terbang baru jang bebas dari segala hambatan2 (mengingat bahwa pengaruh-pengaruh suara dan getaran2 jet2 sematjam itu dapat mengganggu ketenangan dan ketenteraman kota) dan "up to date" didaerah Kamal (Tanggerang Utara) dan langsung berhubungan dengan laut.

pengangkutan laut/
pelabuhan2

Tindjauan umum sedjarah.
Perkembangan Kota Djakarta telah dimulai dengan timbulnja Pelabuhan Sunda Kelapa jang terletak dimuara sungai Tjiliwung.

Fungsi utamanja dari Pelabuhan tersebut adalah sebagai tempat penimbunan barang2 mentah Indonesia jang akan diangkut ke Eropa.
Dengan demikian maka Sunda Kelapa tsb. (jang dalam djaman V.O.C diberi nama Batavia) didjadikan pula Pelabuhan Pusat dari Kepulauan Indonesia

Dengan semakin berkembangnja Batavia dan semakin meningkatnja kebutuhan akan Pelabuhan, maka pada abad ke 19 oleh VOC Pelabuhan kota dipindahkan dari tempat jang lama (disebut djuga Pasar Ikan) ke Tandjung Priok. (diambil dari buku "sedjarah Perkembangan Pemerintahan Djakarta" oleh Drs.The Liang Bie, dan rentjana gagasan Tandjung Priok dari Direktorat Perentjanaan Kota dan Daerah, Departemen Tjipta Karya).

Pelabuhan ini achirnja terus berkembang sehingga merupakan pelengkap - pula bagi kota Djakarta, bahkan bukan sadja bagi Djakarta tetapi djuga merupakan Pelabuhan antaru Pulau dan salah satu Pelabuhan regional disamping Pelabuhan2 regional lainnja jang ada jakni Tjirebon dan Merak.

Adanja fungsi perdagangan dan industri dari pada kota Djakarta ditambah-pula dengan adanja fasilitas2 jang berhubungan dengan itu, baik dalam tingkatan nasional maupun internasional, sangat membantu akan pengembang an pelabuhan Tandjung Priok ini di-masa2 jang akan datang.

Penggunaan dan kondisi fisik pelabuhan2 sekarang.

Tandjung Priok

Chusus mengenai angka/data2, didapat dari laporan survey Tandjung Priok jang dilakukan oleh Direktorat Tata Kota Departemen Tjipta Karja.

- penggunaan kade dan gudang dalam kade (transito dan entreport) masih dapat diintensipkan dan kondisinja sebagian besar masih baik.
- penahan gelombang (break water); luas laut 378 Ha dibelakang penahan-gelombang untuk pemakaian kade sepandjang 5776 M adalah sempit (sebagai perbandingan: Nagoja luas laut 5600 Ha untuk 6500 M kade pada tahun 1962).
- daerah tertutup; luas daerah tertutup 134,2 Ha sempit bila dibanding-kan dengan pandjang kade (Nagoja luas darat 1690 Ha. untuk 6500 M kade).
- kota Pelabuhan Tandjung Priok luas daratan jang intensip dibangun/telah dibangun guna keperluan perlengkapan pelabuhan (rumah, kantor2 perdagangan dan dokyard) adalah 1431 Ha.
- tenaga kerdja pada tahun 1961 = 70.321 (51,1% dari penduduk Tandjung Priok 152.000) tahun 1965 = 227.000 (55% dari penduduk Tandjung Priok 713.000).
- menurut Rentjana Induk Djakarta 1965 - 1985 maka tenaga kerdja jang be kerdja di Pelbuhan Tandjung Priok dibanding dengan seluruh djumlahnja tenaga kerdja di Djakarta pada tahun 1985 adalah 20%.

Mengenai "home to work" dari pada tenaga kerdja tersebut telah diurai - kan dalam buku Rentjana Induk Djakarta 1965 - 1985.

Pasar Ikan

Fungsi dari pada Pelabuhan Pasar Ikan masih tetap (walaupun pelabuhan - jang sebenarnja telah dipindahkan pada abad ke 19 ke Tandjung Priok), jak ni untuk melajani kebutuhan antar pula dengan tonnage dibawah 175 ton - dan untuk Pelabuhan Nelajan (disamping Tjilintjing seluruhnja melajani kebutuhan ikan untuk Djakarta baru dapat mentjapai djumlah 200 ton per bulan selebihnja dilajani oleh Pelabuhan Ikan lain dan Pelabuhan Darat)

Rentjana Pelabuhan untuk Djakarta.

Rentjana Pelabuhan untuk Djakarta melihat kondisi fisiknja dan hubungannja, tidak dapat dipisah-pisahkan dari Rentjana Induk Djakarta: 1965 - 1985.

Atas dasar analisa, maka dalam djangka 20 tahun ini dapat diperkirakan-beberapa perkembangan sebagai jang diuraikan dibawah (perlu diketahui - bahwa dalam hal ini dianggap tidak ada keputusan2/kebidjaksanaan2 ekonomi nasional jang sangat atau akan menentukan perkembangan pelabuhan).

Tandjung Priok

Sampai pada tahun 1985, untuk kade, gudang dan perlengkapan lainnja diberi kemungkinan meluas kurang lebih dua kali keadaan sekarang.

Kemungkinan perluasan Pelabuhan terutama kade, gudang2 dalam daerah tertutup dan daerah lautnja, jaitu kearah Timur dan Barat Pelabuhan sekarang.

Selandjutnja dapat kita lihat perbandingan keadaan fisik Pelabuhan Tandjung Prick pada tahun 1965/1967 dengan rentjana perkembangan untuk tahun 1987 sebagai dibawah :

		1965/1967	1985
Pandjang kade :			
Interinsuler :	Nusantara	676 M	
	Pelabuhan I	1880 M	
		2556 M	7000 M
Samudera :	Pelabuhan II	2200 M	
	Pelabuhan III	1020 M	
		3220 M	9500 M
	Djumlah	5776 M	16500 M
Luas gudang :			
Transit shed) Ie linie) Diepzee)	Tertutup	192.040 M2	
	Terbuka	8.905 M2	
		200.945 M2	550.000 M2.
Gudang lainnja		156.496 M2	300.000 M2.

	1965/1967	1983
Luas tanah :		
Untuk gudang2 didalam daerah tertutup, termasuk luas2 kade	134,2 Ha	257 Ha
Luas laut :		
Didalam penahan gelombang termasuk laut diantara kade2.	378,4 Ha	678,6 Ha
Pelabuhan minjak :		
Pandjang kade	50 M	900 M
Tempat penimbunan	18 Ha	44 Ha
Pelabuhan Batu Bara :		
Pandjang kade	120 M	400 M
Tempat penimbunan	1 Ha	4 Ha
Luas tanah untuk Dock dan industrinja :	40 Ha	200 Ha
Luas industri maritim : (jang langsung dengan Pelabuhan).	tidak ada	disediakan pantai sepandjang 4000 M

Pasar Ikan

Pelabuhan ini dapat diperkembangkan untuk Pelabuhan antar Pulau dan pelajanan kota Djakarta itu sendiri (untuk meringankan beban Tandjung Priok) dan perluasannja kearah Timur untuk Kade, kearah Selatan untuk industri dan gudang, kearah Barat untuk Dock dan Industri.

Selandjutnja dapat kita lihat perbandingan kerdaan fisik pelabuhan Pasar Ikan pada tahun 1965/1967 dengan rentjana perkembangan untuk tahun 1987 sebagai dibawah :

		1965/1967	1985
	Pandjang kade :	1.200 M	3.000 M
	Luas tanah untuk gudang dalam daereh tertutup :	3 Ha	10 Ha
	Luas tanah :		
	1). terbuka: parkir dan djalan2 dalam daerah tertutup :	7 Ha	20 Ha
	2). Industri dalam daerah tertutup :	Perusahaan kaju Perhutani: 5 Ha	Bagian Timur 30 Ha Bagian Barat 50 Ha
	Luas tanah :		
	dalam daerah tertutup seluruhnja:	15 Ha	120 Ha
	Luas tanah untuk Dock :	-	20 Ha
	Luas laut dalam penahan gelombang :	sepandjang sungai dalam pier : 12 Ha	85 Ha

Tjilintjing dan Kamal

Pelabuhan ini rentjana jang baru untuk chusus melajani fasilitas perikanan (Pelabuhan Nelajan) melajani Djakarta dilengkapi pula dengan perumahan nelajan.

Direntjanakan meliputi tanah seluas 300 Ha dengan perintjian Pelabuhan Nelajan Tjilintjing 140 Ha, pelabuhan Nelajan Kamal seluas 160 Ha termasuk kemungkinan2 untuk penimbunan dan industri kaju.

Pulau2 Seribu

Gugusan Pulau Seribu ini terletak diteluk Djakarta dengan djarak antara 50 sampai 100 Km dari Pantai Teluk Djakarta.

Dalam Rentjana Induk ini, kepulauan Seribu tersebut akan dkembangkan sebagai daerah Rekreasi laut dengan segala fasilitas2 jang menjangkut rekreasi ini.

Mengingat djaraknja jang tjukup djauh maka perlu disediakan pula fasilitas-fasilitas pengangkutan dan penginapan.

Disamping penggunaan tersebut, maka pada beberapa tempat dari kepulauan tersebut dikembangkan sebagai "pos2 Nelajan" artinja sebagai tempat2 "singgah" atau "istirahat" bagi para Nelajan.

Telekomunikasi

Pada waktu sekarang Sentral2 telepon dalam kota Djakarta mempunjai kapasitas sebanjak 26.000 nomor. Dibandingan dengan djumlah penduduk sebesar 4 djuta orang berarti bahwa telephone density Ibukota Negara Republik - Indonesia hanja mentjapai angka 0,65%.

Untuk perbandingan, bersama ini ditjantumkan angka2 "density in major cities" dari beberapa Negara "Developing countries" dan "Well developed - countries" ditahun 1963 (petikan dari buku "A telephone Development Project U.N. Bureau of Technical assistance Operations).

1. Ethopia	0,8%	5. Japan	14,8%
2. India	1,8%	6. Italy	27 %
3. Iran	3,4%	7. Fed.Rep.Germany	20,6%
4. U.A.R.	3,2%	8. Swedan	65,6%

Menurut Rentjana "Master Plan" telekomunikasi djangka waktu 20 tahun (1965-1985) djumlah nomor telepon akan diperluas sampai 325.000, ini berarti suatu perluasan dari lk.300.000 nomor dalam djangka waktu 20 tahun djadi tiap tahun penambahan sebanjak $\frac{300.000}{20}$ = 15.000 nomor.

Diperkirakan bahwa dalam 20 tahun djumlah penduduk Ibu Kota akan meningkat sampai 6,5 djuta orang.
Bila pembangunan telekomunikasi dapat direaliseer menurut rentjana maka angka telephone density" akan mendjadi $\frac{300.000}{6.500.000}$ X 100% = 4,6%.

Untuk dapat mendirikan sentral2 telepon dengan kapasitas 300.000 nomor, akan dibutuhkan paling sedikit $\frac{300.000}{5.000}$ = 20 gedung baru dan "cable network" jang memakan biaja lebih kurang 60% dari seluruh budget. Kabel-2 tanah telepon jang dibutuhkan ditaksir sebanjak lebih kurang 10.000 Km.

Dengan demikian dapatlah dibejangkan berapa banjaknja kabel2 jang masih perlu ditanam, belum termasuk kabel2 penghubung antar sentral (junction-cables).

Untuk tidak pada setiap perletakan kabel baru memasak djalan2/trottoir , telah pula dipikirkan penggunaan "conduit-system" untuk Djakarta Raya, chusus untuk djalan2 raya seperti Djalan Thamrin, Djendral Sudirman, Gatot Subroto, Djakarta by-pass dsb., dimana pada kedua sisi akan dibangun gedung2 bertingkat.

Penggunaan "conduit-system" memang pada permulaan memakan biaja jang agak tinggi, akan tetapi "on the long run" sangat menguntungkan.

H. Tata Perairan Kota

Keadaan tata perairan daerah Djakarta sekarang

Dalam pemetjahan masalah bandjir akan dikupas hal2 seperti berikut :

Setjara umum keadaan tata perairan daerah Djakarta dapat digambarkan sebagai berikut :

1. hampir semua kali dan saluran2 air jang ada sudah tidak dapat memenuhi fungsinja untuk mengalirkan air hudjan dimusim hudjan dan mengalirkan air penggelontor dimusim kemarau;
2. hampir semua kali dan saluran2 mendjadi dangkal karena kebiasaan orang untuk membuang sampah dan kotoran kedalam kali2/saluran air jang berdekatan, disamping itu pembersihan dan pemeliharaan saluran-saluran air kurang diperhatikan;
3. sebagian besar muara kali sudah mendjadi dangkal sehingga pengaliran air hudjan dan air kotor mendjadi kurang lantjar;
4. hampir semua bangunan2 air telah mendjadi rusak seluruhnja atau sebagian, sehingga tidak berfungsi baik lagi;
5. banjak daerah dan djalan didalam kota tergenang air dimusim hudjan karena saluran2 pembuang dipinggir djalan tidak berfungsi lagi sebagaimana mestinja;
6. kurangnja tempat2 terbuka sehingga kesempatan untuk peresapan air berkurang.

Hal2 tersebut mengakibatkan bahwa :

1. dimusim hudjan timbul genangan2 air.
   Kali2 dan saluran air meluas dan timbullah daerah2 jang digenangi air dengan sebab2 utama, adalah karena :
   a. kali2 dan saluran air tidak lagi dapat menampung banjaknja air hudjan jang djatuh, baik didaerah hulu sungai maupun didaerah - setempat,
   b. air hudjan dan air limbah tidak dapat dialirkan lagi dengan tjepat,
   c. pengendalian bandjir belum teratur.

2. dimusim kemarau terdapat kekurangan air.
   Dimusim kemarau tidak tersedia banjak air untuk minum dan penggelontoran saluran2 oleh karena kali2 dan saluran2 air serta sumur2 pada umumnja kering atau sedikit mengandung air.

Usaha mengatasi bandjir

Dengan diketahuinja sebab2 utama jang menjebabkan bandjir, dapatlah ditentukan dalam garis besarnja usaha2 jang dapat dilaksanakan untuk mengatasinja.

Usaha2 pentjegahan tersebut dapat digolongkan dalam beberapa pokok sebagai berikut :

1. perbaikan "Macrostelsel" tata pengairan; antara lain dengan mengadakan perbaikan saluran2 air dan bangunan2 air jang primair,
2. perbaikan "Microstelsel" tata pengairan; antara lain dengan melaksanakan perbaikan2 saluran2 air di-pinggir2 didalan jang mengalirkan air hudjan dari djalan2 dan halaman rumah ke- saluran2 primair.

Kedua usaha tersebut harus dilaksanakan sekaligus (simultan) dan tidak dapat dipisahkan jang satu dengan jang lainnja, artinja perbaikan saluran-saluran utama tidak banjak faedahnja djika tidak diusahakan djuga sekaligus perbaikan dari saluran2 air jang harus mengalirkan air hudjan dan air limbah dari djalan2 dan halaman2 rumah.

Dalam pelengkap ini, jang paling utama diadjukan adalah pemetjahan setjara macro, sedangkan pemetjahan setjara micro akan diperintji pada setiap tahap pembangunan.

Gagasan dasar rentjana djangka pandjang

Usaha2 jang dilaksanakan untuk djangka pandjang digambarkan pada peta terlampir dan diperintji dibawah ini, antara lain :

1. pengendalian bandjir dari hulu sungai,
2. memperbesar kapasitas pengaliran air dari kali2 dan saluran2 air jang ada,
3. pembuatan waduk2 penampung air hudjan lokal,
4. penambahan air penggelontor dan air minum,
5. pembentukan suatu badan jang mengurus tata pengairan didaerah - Djakarta.

pengendalian bandjir dari hulu sungai

a. bandjir kali Tjisadane dikendalikan dengan :
   - pembuatan waduk Parung Badak,
   - perbaikan pintu air Sewang di Tangerang,
   - perbaikan saluran Tanggerang,
   - pembuatan saluran dari pintu air Sewan ke pintu air Karet.

b. bandjir kali Tjiliwung dikendalikan dengan :
- perbaikan saluran Bandjir,
- penerusan saluran Bandjir dari Karet ke Pesing,
- perbaikan pintu2 air di Manggarai, djalan Pintu air dan Gunung Sahari.

c. bandjir kali Sunter dikendalikan dengan :
- pembikinan saluran Sunter - Tjakung.

d. bandjir kali Grogol dan kali Krukut dikendalikan dengan :
- pembuatan saluran bandjir ke-2 disebelah Selatan Kemajoran, daerah Setu ke Pesing melalui Pesanggrahan.

memperbesar kapasitas pengaliran air

a. perluasan profil2 kali dan saluran air pada umumnja, chususnja dari kali
- kali Angke
- kali Pesanggrahan
- kali Grogol
- kali Krukut
- kali Tjideng
- kali Tjiliwung
- kali Sentiong
- kali Tjipinang
- kali Sunter dan aluran Bandjir.

b. pengerukan muara2 kali dan saluran2, chususnja dari :
- muara Aluran
- muara Karang
- muara Pekapuran
- muara Sunter.

c. pengerukan pelabuhan Tandjung Priuk dan Pasar Ikan.

. pembuatan saluran dari kali Sentiong ke kali Sunter.

, peninggian/penimbunan bagian2 tanah jang rendah (rawa2 dsb.).

pembuatan waduk2 penampungan air hudjan lokal

kenjataan membuktikan bahwa bila didaerah Djakarta hudjan djatuh terus-menerus, air hudjan mendjadi tidak dapat dialirkan lagi dengan tjepat, hingga banjak daerah2 jang tergenang air.

Salah satu usaha untuk mengatasi hal tersebut adalah dengan merubah djaringan saluran2 pembuang didalam kota dengan djaringan saluran2 jang dapat mengalirkan air hudjan dengan lantjar, dan untuk itu perlu saluran2 pembuang direntjanakan dengan ukuran penampang jang tjukup luas dan dengan miring jang tjukup besar.

Air dari saluran itu selandjutnja ditampung dalam waduk2 ketjil dan achirnja dialirkan kedalam sungai, saluran induk atau laut, atau djika perlu dengan tjara mekanis.

Untuk maksud tersebut daerah Djakarta dibagi dalam beberapa daerah :

- Djelambar
- Grogol
- Pluit
- Djalan Thamrin
- Stadion Senajan
- Setiabudi
- Gunung Sahari
- Lapangan Banteng
- Antjol
- Lapangan terbang Kemajoran
- Sunter
- Pulo Mas
- Diatinegara
- T e b e t
- Kemajoran

Tjatatan : a). pembagian daerah2 tersebut masih harus diselidiki lebih saksama dan disesuaikan dengan tinggi tanah,

b). beberapa waduk jang telah selesai direntjanakan, jakni :
- waduk Pluit,
- waduk Melati (daerah Djalan Thamrin),
- waduk Setiabudi,
- waduk Pulo Mas,
- waduk Tebet.

penambahan air penggelontor dan air minum

Oleh karena penambahan air penggelontor dan air minum dari waduk Diatiluhur tidak akan mentjukupi kebutuhan dikemudian hari, maka perlu dipikirkan penambahan dari sumber2 lain.

Untuk maksud itu telah diselidiki kemungkinan pembuatan waduk dikali Tjiliwung atau kali Tjisedane.
Ternjata bahwa pembikinan waduk Parung Badak dikali Tjisedane adalah mungkin dan dapat diselidiki lebih landjut.

Untuk penambahan air minum dan air penggelontor dalam musim kering dapat direntjanakan :

a. pembuatan saluran2 air minum dari instalasi pendjernihan air di waduk Parung Badak ke daerah Djakarta,
b. pembuatan saluran air dari waduk Parung Badak kekali Tjiliwung,
c. pembuatan saluran dari pintu air Sewan kepintu air Karet (untuk pendjernihan air Pedjompongan).

I. Wilajah Daerah Chusus Ibukota Djakarta

Dasar2 pertimbangan

Pemikiran dan pertimbangan terhadap perlunja memperluas wilajah Administratip D.C.I. Djakarta jang sekarang, antara lain adalah :

1. adanja perkembangan jang pesat sekali dari kota Djakarta dewasa ini;
2. wilajah kota Djakarta (build up) jang diperkirakan sampai dengan tahun 1985 mentjapai luas 61.000 Ha, akan mengambil daerah jang lebih luas dari pada wilajah administratip D.C.I. jang sekarang-(56.000 Ha);
3. untuk mendjamin adanja kelantjaran dan efficiensi dibidang perentjanaan, pelaksanaan, pengawasan maupun pembiajaan pembangunan daerah dimasa jang akan datang, diperlukan adanja kesatuan atau-kepastian dalam soal2 wewenang, hukum dan administrasinja;
4. fungsi Djakarta sebagai Ibukota jang mana sering kali menjangkut kepentingan2 nasional, maka "kepastian" seperti jang dikemukakan diatas, diharapkan mendjadi tanggung-djawab sepenuhnja dari Pemerintah D.C.I. Djakarta.

Wilajah D.C.I. Djakarta jang akan datang

Untuk menentukan sampai dimana luas wilajah D.C.I. perlu terlebih dahulu dibedakan atas adanja dua daerah (region), jakni wilajah perantjangan (Planning region) dan wilajah administrasi Pemerintahan (Administrative region).

Wilajah Perantjangan (Planning region)

Definisi atau pembatasan dari pada wilajah Perantjangan tersebut didasarkan pada satu tudjuan atau beberapa tudjuan perantjangan (Goals of-planning), skala perentjanaan dan proses2 tertentu dari pada pengembangan daerah/wilajah tersebut.

Dalam kebutuhannja, wilajah perantjangan tidak terbatas pada batas2 daerah Administrasi sadja, tetapi mungkin akan mentjakup daerah jang lebih luas sesuai dengan kebutuhan dari perantjangan itu sendiri.

Perkembangan dan Perantjangan Djakarta dimasa jang akan datang menjangkut sebenarnja soal2 penghidupan dimana faktor manusia memegang peranan utamanja, sehingga dalam perentjanaannja akan banjak mempertimbangkan - soal2 geografis, sosiologis, ekonomis maupun psychologis. Dengan demikian djelas bahwa tidak mungkin hal2 tersebut dibatasi oleh suatu batas

daerah administratip sadja (suatu batas jang rigid.).

Walaupun begitu batas daerah administratip tetap akan mendapat perhatian dalam perantjangan, mengingat bahwa segala bahan jang diperlukan dalam penjusunan perantjangan masih tersedia/tersusun dalam bentuk bahan jang didasarkan pada bentuk2 struktur pemerintahan jang ada (Ketjamatan, Ke - lurahan dsb.).

Dalam perantjangan Djakarta dimasa depan dimana digunakan perinsip **disen tralisasi pembangunan** jang berarti tidak memusatkan pembangunan didalam kota jang njata2 membawa banjak beban bagi kota itu sendiri (adanja urba nisasi dan akibat2-nja dan sebagainja) maka djelas dalam perantjanannja perlu untuk menindjau dalam scope region jang lebih luas dari pada batas D.C.I. jang sekarang.

Tentu sadja region jang diperlukan akan mentjakup daerah2 jang merupakan **daerah pengaruh (impact) langsung**, artinja daerah2 dimana kegiatan sehari2 banjak saling bergantung pada kota Djakarta, bahkan djuga telah menggu- nakan fasilitas2 dari kota Djakarta sendiri.

Atas dasar hasil analisa pada faktor2 fisik, geografis, ekonomis, sosio- logis maupun psychologis jang merupakan kriteria2 dari suatu planning re gion, maka **wilajah perantjangan** Djakarta mentjakup sebagai berikut :

- sebelah Utara : pantai Teluk Djakarta,
- sebelah Timur : daerah aliran sungai Tjikarang,
- sebelah Selatan : daerah pegunungan chususnja dari mana datangnja mata-air2 sungai jang mengalir kedaerah Djakar- ta,
- sebelah Barat : daerah aliran sungai Tjisedane.

Selandjutnja dapat lebih djelas dilihat pada peta wilajah perantjangan - Djakarta.

Wilajah administrasi

Menurut kebutuhannja, pada pokokhja adalah **didalam mana** suatu daerah da- pat melaksanakan segala kebidjaksanaannja baik dalam hal pemerintahan ma upun pembangunan **setjara penuh** (Otonoom).

Dengan demikian untuk soal2 pelaksanaan dari pada pembangunan daerah jang mana banjak menjangkut soal2 wewenang, maka batas administrasi ini akan

sangat menentukan.

Atas dasar tersebut disarankan agar wilajah administrasi D.C.I. sebaiknja mentjakup daerah2 jang sesuai dengan Rentjana Induk Djakarta 1965-1965 jang mana mentjakup daerah2 jang diperlukan sebagai green belt dan daerah2 jang dewasa ini dalam aktivitas kehidupan se-hari2 bergantung - pada Djakarta.

Kalau kita melihat kemasa silam (1949) wilajah administrasi Djakarta tolah meliputi daerah dengan batas2 :

- sebelah Utara : Teluk Djakarta termasuk pula Pulau Seribu,
- sebelah Timur : Kali Tjileungsi dan kali Bekasi (dengan daerah ketjil diseberangnja dekat kota Bekasi),
- sebelah Selatan : batas2 selatan onder distrik Parung, Depok, Tjibinong dan sebagian dari Tjiteureup,
- sebelah Barat : kali Tjisadane (dengan daerah ketjil diseberangnja dekat Tanggerang).

Wilajah2 tersebut dinamakan GEWEST BATAVIA EN OMMELANDEN jang meliputi luas 1.800 Km2.

Untuk tudjuan disini maka wilajah administrasi jang diinginkan dapat berpegang pada batas2 Gewest Batavia en ommelanden dengan ditambah sedikit daerah2 pengaruh disekitarnja.

Batas administratip jang diharapkan untuk D.C.I. jaitu setjara minimal meliputi wilajah Ketjamatan2 :

1. Teluk Naga
2. Sepatan
3. Batutjeper
4. Tanggerang
5. Tjurug
6. Legok
7. Serpong
8. Tjiledug
9. Tjiputat
10. Tjisindur
11. Sawangan
12. Depok
13. Tjimanggis
14. Sawangan
15. Tjibinong
16. Gunung Puri
17. Tjileungsi
18. Setu
19.
20. Bekasi
21. Tambun
22. Tjibitung
23. Babelan
24. Sukatani
25. Bodjong
26. Tjabang Bungin

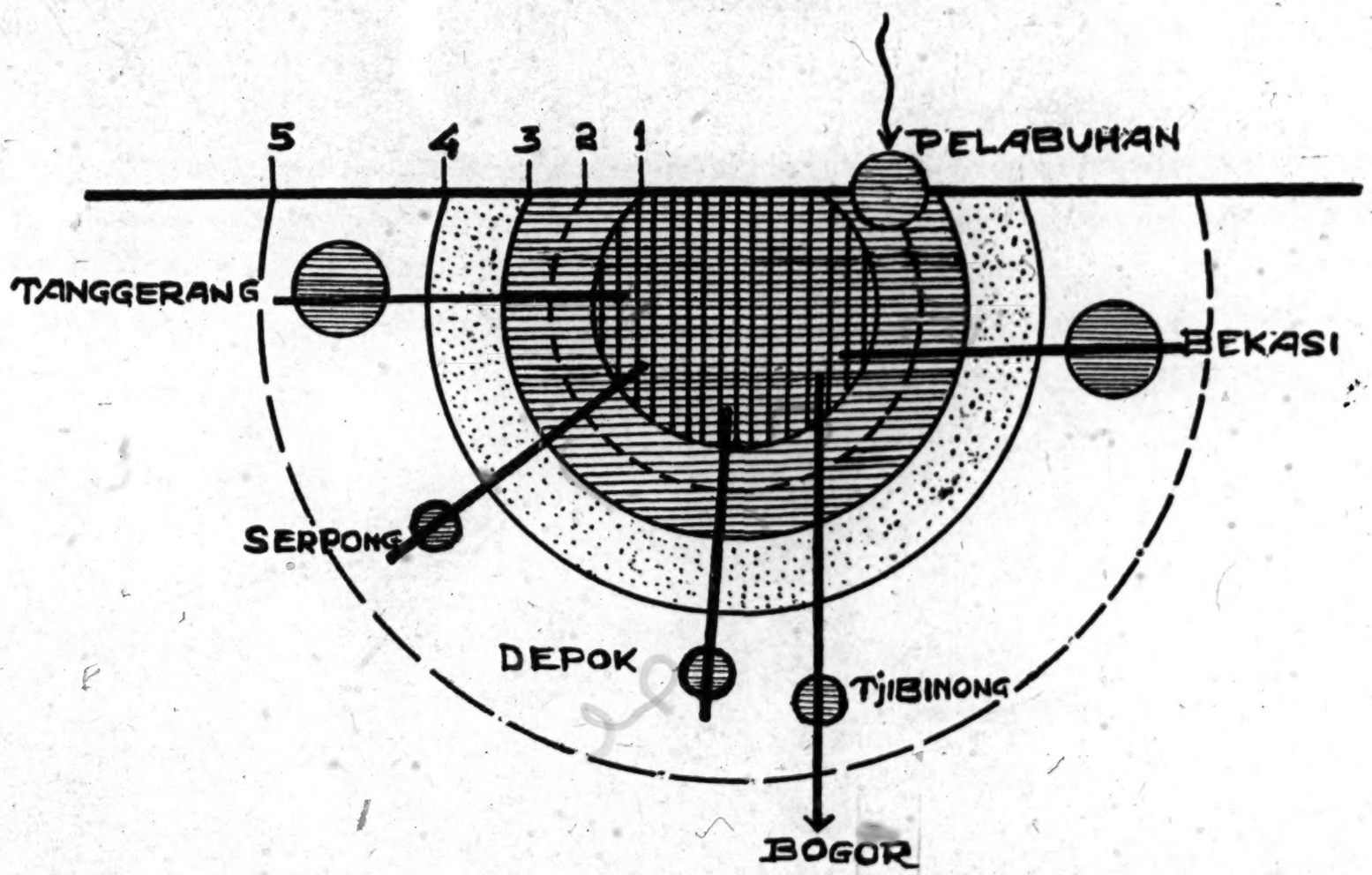
Wilajah2 tersebut ditambah dengan wilajah D.C.I. jang sekarang akan meliputi daerah seluas ± 3.000 Ha.

Dengan demikian dalam djangka waktu 20 tahun mendatang ini sedikit mungkin akan didjumpai kesulitan2 jang menjangkut perentjanaan dan pelaksanaan pembangunan di-daerah2 perbatasan.

Selandjutnja di-daerah2 jang diluar wilajah administrasi D.C.I. tetapi sebenarnja dapat dimasukkan sebagai daerah impact langsung dari Djakarta dalam hal2 perentjanaan dan pelaksanaan pembangunannja dapat diadakan kerdja sama dalam bentuk suatu Badan dimana duduk didalamnja Pemerintah DCI Djakarta dan D.T.I. Djabar djuga dalam hal ini Direktorat Djendral Tjipta Karja sebagai instansi tingkat Pusat (nasional) dapat membantu tertjapainja suatu rantjangan pembangunan antar daerah jang seimbang integrated.

Gb. 10 PERKEMBANGAN WILAJAH DCI DJAKARTA

(SETJARA DIAGRAMATIK)



1. Batas daerah jang dibangun s/d 1965
2. Batas administrasi sekarang
3. Batas daerah jang dibangun s/d 1985
4. Batas djalur hidjau s/d 1985
5. Batas administrasi jang diusulkan

BAB IV. P E L A K S A N A A N -

Selain dari penjelesaian suatu atjara perentjanaan kota adalah penting untuk mendjamin perkembangan kota dikemudian hari setjara tertur.
Dalam bab Pelaksanaan ini akan diuraikan tahapan2 pembangunan rentjana, ja'ni :

- Tahapan Perluasan Kota
- Tahapan Pembangunan Djalan
- Tahapan Peremadjaan Kota dan Pembangunan Daerah Industri.

A. Tahapan Perluasan Kota

Pembangunan Kota dalam Rentjana Induk ini akan diatur dalam 4 tahapan perluasan kota, dimana setiap tahapan membutuhkan waktu 5 tahun.

- Tahapan Pertama 1965-1970
- Tahapan Kedua 1970-1975
- Tahapan Ketiga 1975-1980
- Tahapan Keempat 1980-1985.

Di-wilajah2 jang ditundjuk untuk perkembangan tahap pertama adalah daerah-daerah jang dapat dibangun tanpa kelambatan2, artinja untuk pembangunan disana tidak perlu dibuat djalan2 chusus dulu dan sebagainja.
Tahapan Pertama ini akan meliputi daerah seluas 6500 Ha.
Tahapan Kedua akan mentjakup daerah seluas 6500 Ha, sedangkan tahapan-Ketiga dan Keempat masing2 4500 Ha.

Tahapan2 perluasan kota ini akan lebih djelas dilihat dari peta rentjana no.7.

B. Tahapan Pembangunan Djalan

Tahapan Pembangunan Djalan2 dalam Rentjana Induk ini diatur menurut kebutuhan dan persesuaian dengan Tahapan Perluasan Kotanja. Bahkan pada tahapan2 perluasan Kota, pembangunan djalan ini dapat merupakan "pembuka" bagi daerah2 jang akan dibangun.

Djumlah pandjang djalan jang akan dibangun menurut tahapan2 pembangunannja sebagai berikut :

- Tahapan Pertama,	1965-1966	(dalam peta, hidjau, pandjang)	46,75 KM
- Tahapan Kedua	1967-1968	(biru)	46,50 KM
- Tahapan Ketiga	1969-1970	(kuning)	43,50 KM
- Tahapan Keempat	1971-1975	(merah)	160,25 KM
- Tahapan Kelima	1976-1980	(merah strip2)	29,75 KM
- Tahapan Keenam	1981-1985	(ungu)	47,00 KM
		Djumlah	391,75 KM

Sedangkan pandjang djalan rajà jang ada sekarang baru 113,50 KM.

C. Tahapan Peremadjaan Kota dan Pembangunan Daerah-daerah Industri.

Dalam pembangunan ini kita ambil 3 kegiatan utama di D.C.I. jang dianggap harus segera dipetjahkan dalam rangka mengurangi atau menghapus-kan pengangguran sama sekali.
Kegiatan2 tersebut dapat dilihat dalam tabel 10.

Selandjutnja tahapan pembangunannja diatur sebagai berikut (lihat pula tabel 11).

Sampai tahun 1970 :
Untuk lapangan kerdja djenis Pegawai/Pemerintah/Perdagangan akan diperma-djakan seluas 400 Ha dan ditambah dengan perluasan 100 Ha.
Dalam daerah tersebut disediakan untuk tenaga kerdja sedjumlah 548.000 orang, sehingga tertjapai pada tahun 1970 kepadatan 795 djiwa/Ha.

Begitu pula pada tahapan2 selandjutnja dimana nanti mendjelang tahun 1985 tidak ada lagi peremadjaan, tapi ditambah dengan perluasan 550 Ha dengan djumlah tenaga kerdja 1.334.000 orang, sehingga kepadatan mendjadi 620 orang/Ha.

Bagi lapangan kerdja djenis Pengangkutan/Pergudangan/Industri tahun 1985 tidak ada lagi peremadjaan, tapi ada perluasan 2500 Ha, dengan djumlah-tenaga kerdjanja 1.122.000 orang sehingga tertjapai kepadatan 160 orang/Ha.

Dengan demikian maka pada tahun 1985 terdapat luas 7000 Ha untuk djenis Pegawai/Pemorintah/Perdagangan.

TABEL 10

RENTJANA TAHAPAN UNTUK 3 KEGIATAN UTAMA DI D.C.I. DJAKARTA

	1970		1975		1980		1985	
	% dari tenaga kerdja	djumlah X 1000	% dari tenaga kerdja	djumlah X 1000	% dari tenaga kerdja	Djumlah X 1000	% dari tenaga kerdja	djumlah X 1000
1. Industri + Pengangkutan.	30	440	34	640	... *)	... *)	38	1200
2. Perdagangan + Bank2	23	340	24	450	25	570	26	750
3. Pegawai	15	220	16	300	19	750	20	580
4. Lain-lain	32	...	26	...	... *)	...	16	...
D j u m l a h	100		100		100		100	

*) Disesuaikan dengan pertumbuhan industri dan pengangkutan.

TABEL 11

TAHAPAN PEREMADJAAN DAN PERLUASAN WILAJAH KERDJA DI INTI KOTA DAN DIDAERAH INDUSTRI

Lapangan kerdja	1961 Wilajah kota 18000 Ha				1970				1975				1980				1985				
	Luas tanah	Djumlah tenaga kerdja	Kepadatan/Ha.	% Luas tanah	Peremadjaan	Perluasan	Djumlah tenaga kerdja	Kepadatan/Ha	Peremadjaan	Perluasan	Djumlah tenaga kerdja	Kepadatan/Ha	Peremadjaan	Perluasan	Djumlah tenaga kerdja	Kepadatan/Ha	Peremadjaan	Perluasan	Djumlah tenaga kerdja	Kepadatan/Ha	Luas seluruhnja / % Luas tanah
Pegawai/ Pemerintah, Perdagangan	420 480 900 Ha	340.000	370	5 %	400 Ha	100 Ha	548.000	548	400 Ha	100 Ha	744.000	670	100 Ha	500 Ha	1.010.000	670	Q Ha	550 Ha	1.334.000	620	2.150 Ha / 4,2 %
Pengangkutan / Perudagangan industri	620 385 1000 Ha	250.000	250	5,85 %	1000 Ha	1000 Ha	441.000	220	-	2000 Ha	633.000	158					0 Ha	2.500 Ha	1.122.000	160	7.000 Ha / 14 %

Melihat prosentase, tanah untuk pegawai/pemerintah lebih tinggi dibandingkan dengan tahapan berikutnja (1985 = 4,2%) disebabkan karena didalam perhitungan luas wilajah kota 50.000 Ha sudah termasuk djalur2 hidjau jang menjusup ketengah kota, kiri kanan Kali Tjiliwung dengan bangunan2 istimewanja.
Dalam hal lapangan kerdja untuk industri untuk tahun 1970 diatur sebagai berikut:
Diharapkan dapat diremadjakan 1000 Ha, sedang untuk perluasannja disediakan 1000 Ha (dimaksudkan untuk menjalurkan pengangguran).
Pada tahun 1961 setiap Ha wilajah industri mempunjai kepadatan 250 buruh dan pada tahun 1985 diharapkan kepadatan tersebut dapat diturunkan sampai angka 160 buruh/Ha. Angka ini di-tahun2 kemudian diharapkan dapat diturunkan mendjadi 100 buruh/ Ha sesuai dengan angka2 di-negara2 industri dimana mekanisasi telah merata disegenap bidang industri.

LAMPIRAN :

Disamping Rentjana tertulis dalam bentuk Buku Rentjana Induk Djakarta 1965 - 1985 ini, djuga dilengkapi dengan Peta2 rentjana dan Peta2 keadaan sekarang (sebagai bahan dalam pemikiran rentjana) jang semen tara ini masih dalam bentuk panil2.

peta2 tsb. adalah sbb. :

A. Peta2 keadaan sekarang :

1. Daerah tergenang.
2. Wilajah pengeringan.
3. Sedjarah Perkembangan Kota.
4. Kepadan Peruntukan Tanah.
5. Kepadatan Penduduk.
6. Keadaan Bangunan.
7. Pola Lalu-lintas.
8. Kepadatan Lalu-lintas.
9. Geografis.
10. Daerah aliran sungai2.
11. Produksi Daerah.
12. Kepadatan Lalu-lintas (Djakarta).
13. Etnologis.
14a. Penjebaran Penduduk (1:500.000).
b. Penjebaran Penduduk (1:100.000).
15a. Batas2 administrasi.
b. Batas2 administrasi D.C.I.
16. Radius Perkembangan.
17. Kepadatan Lalu-lintas dan penumpang kereta api.
18. Keadaan Pelabuhan.

B. Peta2 Rentjana 1965-1985 :

1. Peruntukan Wilajah.
2. Pola Hidjau.
3. Kepadatan Penduduk.
4. Djaringan Lalu-lintas.
5. Djaringan Pengangkutan Umum.
6. Perkembangan Kota.
7. Tahapan Perluasan Kota.
8. Tahapan Pembangunan Djalan.
9. Rentjana Induk Air Minum.
10. Rentjana Pengaliran Gas.
11. Grafik Pengangkutan Umum.
12. Tahap Pembangunan Angkutan Umum.
13a. Pelabuhan : Penggunaan Tanah Umum.
b. Pelabuhan : Penggunaan Tanah Chusus Pelabuhan.
14. Gagasan Dasar Rentjana Tata Perairan Djakarta.
15. Wilajah Perantjangan (saran dari Tjipta Karya).
16. Wilaja Perantjangan D.C.I.
17. Wilajah Administrasi D.C.I. (usul).